

CODE DE PRATIQUES POUR LE SOIN ET LA MANIPULATION DU BÉTAIL ET DE LA VOLAILLE : TRANSPORT

Analyse environnementale des considérations réglementaires et
opérationnelles

Juin 2017

Révisé : mai 2019

Préparé pour le Conseil national pour les soins aux animaux
d'élevage (CNSAE)

Préparé par : Betsy Sharples

Vantage Management & Consulting Services



Résumé

Aperçu des exigences réglementaires, du contexte opérationnel et des considérations relatives à la portée du code de pratiques pour le transport, qui fourniront un cadre et un contexte communs au comité d'élaboration et aux groupes de travail du code pour le transport du CNSAE.

Remerciements

Le financement de ce projet est assuré par le programme Agri-marketing dans le cadre de Cultivons l'avenir 2 et par le Partenariat canadien pour l'agriculture, deux initiatives fédérales-provinciales-territoriales.

Table des matières

Partie 1 : Contexte	1
a. Les codes de pratiques au Canada	1
b. Le code de pratiques pour le transport	1
c. Le comité scientifique	1
Partie 2 : Estimations des mouvements de transport du bétail et de la volaille au Canada	3
a. Bovins de boucherie	3
b. Bovins laitiers	4
c. Bisons	4
d. Moutons	4
e. Chèvres	5
f. Porcs	5
g. Volaille	6
Partie 3 : Vue d'ensemble du secteur du transport routier	9
a. Transporteurs privés et pour compte d'autrui	9
b. Chauffeurs d'entreprise et propriétaires exploitants	9
c. Écart entre l'offre et la demande de chauffeurs de camion	9
Partie 4 : Exigences réglementaires de transport routier touchant le transport du bétail et de la volaille	11
a. Loi fédérale sur les transports routiers	11
b. Code canadien de sécurité	11
c. Heures de service (Canada)	12
d. Rondes de sécurité journalières	14
e. Cote de sécurité	14
f. Inspection routière des camions/Critères de mise hors service de l'ASVC	14
g. Réglementation des poids par rapport à la densité de chargement	15
Incidences sur le transport du bétail et de la volaille	15
h. Formation obligatoire pour débutants	15
i. Exemptions relatives aux heures de service et à l'agriculture (États-Unis)	16
Partie 5 : Conception des véhicules et des cages ou cageots	17
a. Véhicules	17
b. Conteneurs	19

Partie 6 : Autres exigences réglementaires et politiques touchant le transport du bétail et de la volaille	20
a. Code criminel	20
b. Partie XII : Transport des animaux (Règlement fédéral sur la santé des animaux).....	20
c. Loi et Règlement sur la salubrité des aliments au Canada	26
d. Lois provinciales sur le transport des animaux.....	30
e. Lois provinciales sur la vente d’animaux d’élevage	31
f. Identification et traçabilité des animaux d’élevage.....	34
g. Règlements sur la santé et la sécurité	35
Partie 7 : Surveillance réglementaire du transport international d’animaux d’élevage	36
a. Règlements et procédure d’import-export entre le Canada et les États-Unis.....	36
b. Règlement américain sur le transport des animaux (titre 49, article 80502, É.-U.).....	38
c. Transport des chevaux de boucherie	38
Partie 8 : Attentes et initiatives imposées par l’industrie	40
a. Protocoles de biosécurité.....	40
b. Programme CLT (Transport canadien d’animaux d’élevage)	40
c. Formation de la Poultry Service Association	40
d. Formation d’Animal Care Training (États-Unis)	41
e. Programme d’agrément de Transport Quality Assurance	41
Partie 9 : Considérations relatives à la portée du code pour le transport du CNSAE	42
a. Parcs de rassemblement/de groupage.....	42
b. Marchés aux enchères et parcs de vente	42
c. Postes d’alimentation, d’abreuvement et de repos	43
d. Parcs d’engraissement	44
e. Attente à bord du véhicule au point de destination final	44
f. Retrait de nourriture à la ferme	45
g. Transfert des Animaux entre les Phases de Production	46
h. Chaleur ou froid extrême	47
i. Transport international	48
j. Transport spécialisé : couvoirs	48
Partie 10 : Autres enjeux liés à la portée du Code	50
a. Modes de transport.....	50
b. Espèces de bétail ou de volaille.....	51
c. Taille/type des véhicules	51
Détermination de la portée selon la taille/le poids des véhicules.....	52

Partie 11 : Sections sur le transport dans les codes de pratiques du Canada (exigences)	53
a. Cerfs d'élevage (CRAC, 1996)	53
b. Chèvres (CRAC, 2003)	54
c. Bovins laitiers (CNSAE, 2009)	56
d. Bovins de boucherie (CNSAE, 2013)	56
e. Équidés (CNSAE, 2013)	57
f. Renards d'élevage (CNSAE, 2013)	58
g. Visons d'élevage (CNSAE, 2013)	59
h. Moutons (CNSAE, 2013)	60
i. Porcs (CNSAE, 2014)	61
j. Œufs d'incubation, reproducteurs, poulets et dindons (CNSAE, 2016)	62
k. Poulettes et pondeuses (CNSAE, 2017)	63
l. Bisons (CNSAE, 2017)	65
m. Veaux lourds (CNSAE, 2017)	66
n. Lapins (CNSAE, 2018)	67
 Adoption du code pour les bovins laitiers du CNSAE en annexe au règlement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador	 69
 Notes bibliographiques	 71

Liste des tableaux

Tableau 1 : Données sur les mouvements dans l'industrie du bœuf – Canada; 2013 (1).....	3
Tableau 2 : Données sur les mouvements dans l'industrie laitière – Canada; 2013 (1)	4
Tableau 3 : Données sur les mouvements dans l'industrie du bison – Canada; 2013 (1).....	4
Tableau 4 : Données sur les mouvements dans l'industrie ovine – Canada; 2013 (1).....	4
Tableau 5: Données sur les mouvements dans l'industrie caprine – Canada; 2013 (1)	5
Tableau 6 : Animaux (porcs) vivants importés et exportés en 2015 (2) (3).....	5
Tableau 7 : Porcs abattus au Canada; 2015 (têtes et pourcentage du total [tous les abattoirs]) (4) (5)	5
Tableau 8 : Poussins pour la production d'œufs et de poulet à chair/à rôti : placements totaux de poussins et mouvements interprovinciaux (2015) en milliers (6) (7) (8) (9)	6
Tableau 9 : Dindonneaux pour la production de dindons à chair et de dindons lourds : placements totaux de dindonneaux et mouvements interprovinciaux (2015) en milliers (10) (11) (12) (13)	6
Tableau 10 : Données sur la production et l'abattage : Poulets (sauf les poulets adultes) en 2015 (15) (16).....	7
Tableau 11 : Données sur la production et l'abattage : Dindons (y compris les dindons adultes) en 2015 (17) (18)....	7
Tableau 12 : Résumé des réponses au sondage (auprès des transformateurs de volaille membres du CCTOV) – Durée de transport jusqu'à l'abattoir	8
Tableau 13 : Exportations et importations de volailles vivantes : 2015	8
Tableau 14 : Comparaison des intervalles maximaux pour l'accès aux aliments et à l'eau dans le RSA existant et le RSA révisé (29)	24
Tableau 15 : Points d'entrée américains désignés comme ayant les installations nécessaires à l'inspection des animaux provenant du Canada	38
Tableau 16 : Points d'entrée désignés par l'ACIA pour les chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage qui entrent au Canada	39
Tableau 17 : L'alimentation/le retrait de nourriture avant le transport dans les codes existants (avril 2019)	46
Tableau 18 : La décision de retarder ou de reporter le transport dans des conditions météorologiques exceptionnelles dans les codes existants (juin 2017).....	48
Tableau 19 : Détermination de la portée du code pour le transport du CNSAE	49

Partie 1 : Contexte

a. LES CODES DE PRATIQUES AU CANADA

Le Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage (CNSAE) est chargé d'élaborer et d'administrer les codes de pratiques, qui sont des directives consensuelles, élaborées à l'échelle nationale et éclairées par la science, pour le soin et la manipulation des animaux d'élevage. Le CNSAE a créé une démarche collaborative et transparente qui suit une série d'étapes pour aboutir à l'élaboration de codes scientifiquement fondés, pratiques et qui reflètent les attentes de la société en matière de soins responsables aux animaux d'élevage. Les codes visent à favoriser des pratiques de gestion et de bien-être rationnelles en présentant des recommandations et des exigences à l'égard des principales pratiques d'élevage. Ils servent à la fois d'outils pédagogiques, de documents de référence pour les règlements et de fondement aux programmes d'évaluation du bien-être animal.

Jusqu'à maintenant, 12 codes ont été achevés selon le [processus d'élaboration des codes](#) du CNSAE. Les codes élaborés sont faits pour être utilisés à la ferme; ils s'adressent donc principalement aux producteurs. Chacun comporte une section sur le transport, mais elle est limitée aux mesures et aux décisions qui relèvent des producteurs. Essentiellement, la règle pratique durant l'élaboration des codes propres aux filières est que dès que le véhicule quitte la ferme, il relève du code pour le transport. Les intitulés des sections relatives au transport, dans ces codes, sont par exemple : Planification avant le transport; Aptitude au transport; Manipulation et chargement/capture (pour la volaille); Déchargement/réception des animaux; et Conception et entretien des installations.

b. LE CODE DE PRATIQUES POUR LE TRANSPORT

En plus des codes révisés selon le processus du CNSAE, il existe encore des codes élaborés sous la direction du Conseil de recherches agro-alimentaires du Canada (CRAC). L'un d'eux est le [Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des animaux de ferme – Transport](#), publié en 2001. Le code pour le transport a été ciblé par le CNSAE et par plusieurs autres acteurs comme ayant besoin d'être examiné et révisé.

Étant donné que le transport des animaux d'élevage englobe de nombreuses espèces de bétail et de volaille, l'élaboration d'un code de pratiques est une tâche complexe qui fait appel à l'expérience et au savoir-faire de multiples acteurs, dont des transporteurs, des chercheurs, des producteurs et vétérinaires spécialisés, des agents chargés de l'application des lois sur le transport des animaux, ainsi que des représentants des sites transitionnels (marchés aux enchères, parcs de groupage) et des lieux de destination (parcs d'engraissement, abattoirs). Par ailleurs, le transport englobe d'innombrables industries qui se trouvent au-delà de la portée « normale » des membres du CNSAE (qui font partie du secteur de l'agriculture animale), comme les secteurs du transport routier et de la commercialisation des animaux d'élevage, en plus des nombreux participants habituels. Le présent rapport a été commandé pour résumer et mettre en contexte les nombreuses questions réglementaires et opérationnelles associées au transport des animaux; il a été révisé pour intégrer les changements qui se sont produits depuis sa parution originale, afin de présenter des informations exactes et pertinentes aux personnes qui participeront à la révision du code pour le transport.

c. LE COMITÉ SCIENTIFIQUE

L'un des principaux éléments du processus d'élaboration des codes du CNSAE est la création d'un comité scientifique (CS) qui a pour tâche de repérer et de résumer les études de recherche existantes sur les questions de bien-être prioritaires déterminées par les membres du CS avec l'aide d'autres intéressés (p. ex. le comité d'élaboration du code). Le rapport du CS, une synthèse de la recherche sur les questions de bien-être prioritaires suivantes, a été évalué par les pairs, puis publié en mars 2018 :

Questions de bien-être prioritaires pour le code pour le transport du CNSAE : *Quel est l'effet individuel ou combiné : de la durée du transport, des durées de jeûne solide et liquide, des intervalles de repos (le cas échéant selon l'espèce), des conditions ambiantes et de la densité de chargement sur le bien-être animal? Inclure des mesures pour atténuer l'impact des conditions ambiantes (Bovins; Porcs; Moutons; Équidés; Volaille [Poulets à chair, Dindons, Poules de réforme]).*

Partie 2 : Estimations des mouvements de transport du bétail et de la volaille au Canada

Les animaux peuvent avoir diverses provenances et être transportés à divers endroits, que ce soit très localement ou sur de longues distances par la route à travers plusieurs provinces ou aux États-Unis. La plupart des animaux proviennent de fermes, mais un voyage peut avoir plusieurs destinations « finales ». À des fins commerciales, il peut s'agir d'autres fermes qui assurent différents stades de production (reproduction, pouponnière, engraissement, croissance, finition, production d'œufs ou de lait), de parcs d'engraissement, de pâturages et d'abattoirs. Certains de ces animaux peuvent être commercialisés sur des sites transitionnels, comme des parcs de groupage ou des marchés aux enchères, avant d'atteindre leur destination finale au Canada ou dans un autre pays. À des fins non commerciales, les animaux d'élevage sont transportés dans des foires, des manifestations sportives, des expositions et des concours.

En définitive, la portée du code de pratiques pour le transport du CNSAE se limitera au transport routier au Canada. Il y aura aussi des décisions à prendre quant à la portée du code à l'intérieur du Canada. Il pourrait toutefois être bénéfique d'avoir une idée des caractéristiques et des volumes du transport maritime. Le tableau suivant fait la synthèse du rapport final d'une étude démographique sur le déplacement des animaux d'élevage au Canada préparée pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) par Serecon Inc. en 2015. Des données sur les mouvements d'animaux d'élevage fournies par Statistique Canada, par l'ACIA et par d'autres sources, et résumées par la Division de l'industrie animale d'Agriculture Canada, sont également citées pour les espèces non comprises dans le rapport de Serecon.

a. BOVINS DE BOUCHERIE

Tableau 1 : Données sur les mouvements dans l'industrie du bœuf – Canada; 2013 (1)

Vers De	Ferme 1	Ferme 2	Parc d'engr.	Pâturage	Foire	Marché aux enchères ¹	Négo- ciant ²	Équaris- sage	Abattage	Exporta- tion	Total
Ferme 1	0	756 116 (3,7 %)	584 592 (2,9 %)	3 030 200 (15 %)	15 821 (0,1 %)	2 564 945 (12,7 %)	44 071 (0,2 %)	426	75 328 (0,4 %)	103 585 (0,5 %)	7 175 084 (35,6 %)
Ferme 2	0	0	139 349 (0,7 %)	0	4 870	1 349 037 (6,7 %)	402 517 (2,0 %)	0	531 295 (2,6 %)	120 115 (0,6 %)	2 547 183 (12,6 %)
Parc d'engr.	0	0	0	0	0	0	0	0	1 705 874 (8,5 %)	701 310 (3,5 %)	2 407 184 (11,9 %)
Pâturage	3 030 200 (15,0 %)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3 030 200 (15,0 %)
Foire	0	19 377 (0,1 %)	0	0	0	233	26	0	1 061	0	20 697 (0,1 %)
Marché aux enchères	0	1 210 987 (6,0 %)	1 683 243 (8,3 %)	0	7	24 407 (0,1 %)	540 245 (2,7 %)	72	435 939 (2,2 %)	103 585 (0,5 %)	3 998 485 (19,8 %)
Négo- ciant	0	919 692 (4,6 %)	0	0	0	59 864 (0,3 %)	12 317 (0,1 %)	0	7 303	0	999 176 (5,0 %)
Total	3 030 200 (15,0 %)	2 906 172 (14,4 %)	2 407 184 (11,9 %)	3 030 200 (15,0 %)	20 698 (0,1 %)	3 998 486 (19,8 %)	999 176 (5,0 %)	498 (0,0 %)	2 756 800 (13,7 %)	1 028 595 (5,1 %)	20 178 009 (100 %)

¹ Installation physique où le bétail se transige. Les enchères électroniques sont traitées séparément; elles incluent les cours à bestiaux publiques et les encans (QC et NB) (1)

² Les négociants incluent : les conducteurs de bétail, les agents, les revendeurs, les parcs de groupage, les centres de tri et les stations d'évaluation. Les enchères électroniques (où le bétail est encore mêlé, même si certains enchérisseurs font des offres à distance) (1)

b. BOVINS LAITIERS

Tableau 2 : Données sur les mouvements dans l'industrie laitière – Canada; 2013 (1)

De \ Vers	Ferme 1	Foire	Ferme 2	Marché aux enchères ³	Négociant ⁴	Équarissage	Abattage	Exportation	Total
Ferme 1		9 863 (0,3 %)	271 903 (6,9 %)	447 289 (11,4 %)	29 126 (0,7 %)	165	45 930 (1,2 %)	0	804 276 (20,5 %)
Ferme 2	297 719 (7,6 %)	0	0	465 555 (11,9 %)	454 441 (11,6 %)	165	193 678 (4,9 %)	4 246 (0,1 %)	1 415 804 (36,1 %)
Marché aux enchères	0	0	504 673 (12,9 %)	543	250 118 (6,4 %)	57	187 620 (4,8 %)	2 123 (0,1 %)	945 134 (24,1 %)
Négociant	0	0	637 729 (16,3 %)	31 726 (0,8 %)	8 192 (0,2 %)	0	62 108 (1,6 %)	2 123 (0,1 %)	741 878 (18,9 %)
Foire	9 863 (0,3 %)	0	1 498	22	0	0	122	0	11 505 (0,3 %)
Total	307 582 (7,8 %)	9 863 (0,3 %)	1 415 803 (36,1 %)	945 135 (24,1 %)	741 877 (18,9 %)	387 (0,0 %)	489 458 (12,5 %)	8 492 (0,2 %)	3 918 597 (100 %)

c. BISONS

Tableau 3 : Données sur les mouvements dans l'industrie du bison – Canada; 2013 (1)

De \ Vers	Ferme 2	Marché aux enchères ³	Négociant ⁴	Abattage	Exportation	Total
Ferme 1	12 249 (23,2 %)	1 653 (3,1 %)	1 875 (3,5 %)	7 449 (14,1 %)	8 754 (16,6 %)	31 980 (60,5 %)
Ferme 2	0	927 (1,8 %)	1 125 (2,1 %)	6 095 (11,5 %)	7 162 (13,5 %)	15 309 (29,0 %)
Marché aux enchères	520 (1,0 %)	0	0	200 (0,4 %)	1 860 (3,5 %)	2 580 (4,9 %)
Négociant	500 (0,9 %)	0	0	400 (0,8 %)	2 100 (4,0 %)	3 000 (5,7 %)
Total	13 269 (25,1 %)	2 580 (4,9 %)	3 000 (5,7 %)	14 144 (26,8 %)	19 876 (37,6 %)	52 869 (100 %)

d. MOUTONS

Tableau 4 : Données sur les mouvements dans l'industrie ovine – Canada; 2013 (1)

De \ Vers	Ferme 2	Marché aux enchères ³	Négociant ⁴	Abattage	Exportation et autre	Total
Ferme 1	158 889 (9,4 %)	473 573 (28,0 %)	5 020 (0,3 %)	229 289 (13,5 %)	0	866 771 (51,2 %)
Ferme 2	0	118 393 (7,0 %)	0	57 322 (3,4 %)	0	175 715 (10,4 %)
Marché aux enchères	0	482	46 053 (2,7 %)	439 788 (26,0 %)	112 385 (6,6 %)	598 708 (35,4 %)
Négociant	4 893 (0,3 %)	11 281 (0,7 %)	0	0	34 900 (2,1 %)	51 074 (3,0 %)
Total	163 782 (9,7 %)	603 729 (35,7 %)	51 073 (3,0 %)	726 399 (42,9 %)	147 285 (8,7 %)	1 692 268 (100 %)

³ Installation physique où le bétail se transige. Les enchères électroniques sont traitées séparément; elles incluent les cours à bestiaux publiques et les encans (QC et NB) (1)

⁴ Les négociants incluent : les conducteurs de bétail, les agents, les revendeurs, les parcs de groupage, les centres de tri et les stations d'évaluation. Les enchères électroniques (où le bétail est encore mêlé, même si certains enchérisseurs font des offres à distance) (1)

e. CHÈVRES

Tableau 5: Données sur les mouvements dans l'industrie caprine – Canada; 2013 (1)

De \ Vers	Ferme 2	Marché aux enchères ⁵	Abattage	Total
Ferme 1	62 573 (42,3 %)	10 771 (7,3 %)	35 564 (24,0 %)	108 908 (73,6 %)
Ferme 2		5 386 (3,6 %)	21 097 (14,3 %)	26 483 (17,9 %)
Marché aux enchères	5 386 (3,6 %)		7 263 (4,9 %)	12 649 (8,5 %)
Total	67 959 (45,9 %)	16 157 (10,9 %)	63 924 (43,2 %)	148 040 (100 %)

f. PORCS

Le rapport de Serecon n'incluait pas de données sur les mouvements des porcs. Les données de PorcTracé Canada pourraient être disponibles d'ici le début de l'examen du code de pratiques pour le transport. Entre-temps, les données sur l'industrie, les marchés et le commerce extraites du site Web d'Agriculture et Agroalimentaire Canada offrent une vue d'ensemble des volumes de porcs qui traversent la frontière canado-américaine, ainsi que des volumes expédiés pour être abattus au Canada (Tableau 6 et Tableau 7).

Tableau 6 : Animaux (porcs) vivants importés et exportés en 2015 (2) (3)

Porcs exportés aux États-Unis par point d'entrée (État) : 2015 (têtes)									
Description	AK	ID	MT	ND	MI	NY	VT	ME	Total
Engraissement	1 762	1 550	30	3 532 738	864 571	6 165	222	1 350	4 408 388
Abattage		104 855	49 725	365 902	547 415	91 963	872	2 721	1 163 453
Reproduction		110	12 896	104 583	12 840	3 310	8		133 747
Total	1 762	106 515	62 651	4 003 223	1 424 826	101 438	1 102	4 071	5 705 588
Porcs importés des États-Unis par point d'entrée (province) : 2015 (têtes)									
Description	BC	AB	SK	MB	ON	QC	Atl.	Total	
Reproduction	57		106	3 088	395			3 646	
Pas pour reproduction (< 50 kg)					1 815	106		1 921	
Pas pour reproduction (≥ 50 kg)					643	120		763	
Total	57	0	106	3 088	2 853	226	0	6 330	

Tableau 7 : Porcs abattus au Canada; 2015 (têtes et pourcentage du total [tous les abattoirs]) (4) (5)

Abattoirs inspectés par le gouvernement provincial								
Province	BC	AB	SK	MB	ON	QC	Atl.	Total
Têtes	150 755	109 838	26 461	105 312	386 037	64 753	10 753	853 909
% du total	(0,7 %)	(0,5 %)	(0,1 %)	(0,5 %)	(1,8 %)	(0,3 %)	(0,1 %)	(4,0 %)
Abattoirs inspectés par le gouvernement fédéral								
Région	BC et AB		SK et MB		Est du Canada		Total	
Têtes	2 916 788		5 497 069		11 918 477		20 332 334	
% du total	(13,8 %)		(25,9 %)		(56,3 %)		(96,0 %)	
Total	3 177 381		5 628 842		12 380 020		21 186 243	
% du total	(15,0 %)		(26,6 %)		(58,4 %)		(100 %)	

⁵ Installation physique où le bétail se transige. Les enchères électroniques sont traitées séparément; elles incluent les cours à bestiaux publiques et les encans (QC et NB) (1)

g. **VOLAILLE**

Nous avons utilisé les données sur l'industrie, les marchés et le commerce extraites du site Web d'Agriculture et Agroalimentaire Canada pour avoir un portrait des mouvements de la volaille. Ces données sont incomplètes, en ce sens qu'elles ne précisent pas dans quel sens se font les mouvements. Elles donnent toutefois une idée des volumes du point de vue de la production et de l'abattage, ainsi que des informations sur les importations et les exportations de volailles vivantes. En voici les faits saillants :

i. *Transport des poussins et des dindonneaux*

- En 2015, sur les quelque 725,3 millions de placements de poussins pour la production d'œufs et de poulet à chair, près de 28,2 millions de poussins ont été transportés d'une province à l'autre, dont près de 41 % à destination de l'Ontario et ~ 60 % en provenance du Québec (Tableau 8).
- En 2015, sur les quelque 24 millions de placements de dindonneaux pour la production de dindon (dindons à chair et dindons lourds), environ 6,2 millions ont été transportés d'une province à l'autre, dont environ 41 % en provenance du Manitoba, 40 % en provenance de l'Ontario et près de 24 % à destination du Québec. Les provinces de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador) et la Colombie-Britannique ont chacune « importé » environ 20 % de l'ensemble des dindonneaux déplacés d'une province à l'autre (Tableau 9).

Tableau 8 : Poussins pour la production d'œufs et de poulet à chair/à rôti : placements totaux de poussins et mouvements interprovinciaux (2015) en milliers (6) (7) (8) (9)

Vers : ➡	BC	AB	SK	MB	ON	QC	Atlantique	Territoires	Total
De : BC		259,0	152,7	11,1	0,0	11,8	0,0	0,0	434,6
De : AB	185,5		221,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	408,7
De : SK	61,9	209,4		14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	285,3
De : MB	62,4	1 852,4	1 146,6		17,2	7,9	0,0	0,0	3 086,5
De : ON	0,7	1,0	0,0	135,7		1 805,6	50,3	0,0	1 993,4
De : QC	11,7	8,1	0,0	11,6	11 439,0		5 404,1	1,4	16 875,9
De : Atlantique	0,0	0,0	0,0	0,0	42,8	147,4	4 894,7	0,0	5 085,0
Total (milliers)	322,2	2 329,9	1 520,6	172,4	11 499,0	1 972,8	10 349,1	3,3	28 169,3
Placements totaux	106 234	69 291	30 600	36 040	232 829	193 692	56 607	0	725 293

Tableau 9 : Dindonneaux pour la production de dindons à chair et de dindons lourds : placements totaux de dindonneaux et mouvements interprovinciaux (2015) en milliers (10) (11) (12) (13)

Vers : ➡	BC	AB	SK	MB	ON	QC	Atlantique	Territoires	Total
De : BC		0,0	0,0	47,5	0,0	0,0	0,0	0,0	47,5
De : AB	21,6		1,3	0,2	0,1	0,0	0,0	0,9	23,1
De : SK	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
De : MB	1 225,7	1 004,1	683,2		6,6	0,0	0,0	0,0	2 919,7
De : ON	19,4	36,7	0,0	11,3		1 475,9	940,2	0,2	2 483,6
De : QC	0,0	0,0	0,0	0,0	381,4		349,8	0,0	731,2
De : Atlantique	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total (milliers)	1 266,6	1 040,9	684,5	59,0	388,1	1 476,0	1 290,0	1,1	6 205,1
Placements totaux	2 608	2 169	684	2 725	9 569	4 971	1 290	0	24 016

ii. Production de poulet

- En 2015, environ 697 millions de poulets ont été abattus à des postes enregistrés au Canada. Légèrement plus de 5 % (~ 36 415 100) du nombre total de poulets abattus ont été classifiés comme étant des poulets adultes (poules en fin de ponte et reproducteurs) (14).
- Selon les données sur la production de poulet de la même année, près de 60 % des poulets ont été produits en Ontario (32 %) et au Québec (27 %). Les provinces de l'Ouest ont représenté une production combinée totalisant le tiers (~ 221 104 400 oiseaux) de la production du pays. Les 8 % restants provenaient des provinces de l'Atlantique (Tableau 10).
- Selon les données sur la production et l'abattage, on ne transporte qu'un pourcentage relativement faible de poulets à chair dans une autre province pour qu'ils soient abattus. Ces données n'incluent pas les poulets importés et abattus au Canada (Tableau 10).
- Nous n'avons pas trouvé de données provinciales sur les poulets adultes (poules en fin de ponte; reproducteurs); toutefois, étant donné que les deux plus grands abattoirs de poulets adultes se trouvent en Ontario et au Québec, certains de ces oiseaux sont probablement transportés au-delà des frontières provinciales et internationales pour être abattus.

Tableau 10 : Données sur la production et l'abattage : Poulets (sauf les poulets adultes) en 2015 (15) (16)

Province(s)	Production	%	Abattage	%	+ / - (Abattage – Production)	%
BC	101 813 806	15,4 %	101 813 807	15,4 %	1	0,00 %
AB	60 309 909	9,1 %	60 423 270	9,1 %	113 361	0,02 %
SK, MB	58 980 711	8,9 %	58 971 544	8,9 %	(9 167)	0,00 %
ON	209 546 848	31,7 %	201 323 330	30,5 %	(8 223 518)	-1,25 %
QC	178 187 874	27,0 %	171 886 868	26,0 %	(6 301 006)	-0,95 %
NB, NS, PE, NL	51 981 188	7,9 %	66 423 271	10,1 %	14 442 083	2,19 %
Total :	660 820 336	100 %	660 842 090	100 %	21 754	0 %

iii. Production de dindon

- Selon les données de 2015 (Tableau 11), un peu plus de 41 % des dindons ont été produits et abattus en Ontario, et les quatre provinces de l'Ouest ont représenté 32 % de la production et de l'abattage de dindons.
- La même année, environ 21 471 800 dindons (de tous poids) ont été abattus au Canada (Tableau 11). Les dindons adultes n'ont représenté que 3 % de ce nombre au pays (17).
- Si l'on compare les données sur la production et l'abattage, on constate qu'un petit nombre de dindons de marché et de dindons adultes sont transportés dans d'autres provinces pour être abattus (Tableau 11).

Tableau 11 : Données sur la production et l'abattage : Dindons (y compris les dindons adultes) en 2015 (17) (18)

Province(s)	Production	%	Abattage	%	+ / - (Abattage – Production)	%
BC, AB, SK, MB	6 860 558	32 %	6 860 559	32 %	1	0,00 %
ON	8 839 692	41 %	8 846 406	41 %	6 714	0,02 %
QC	4 556 986	21 %	5 021 703	23 %	464 717	0,00 %
NB, NS, PE, NL	1 198 689	6 %	743 137 ⁶	3 %	(455 552)	-1,25 %
Total :	21 455 925	100 %	21 471 805	100 %	15 880	0 %

⁶ Nous avons fait nous même le calcul des dindons abattus dans les provinces de l'Atlantique, car ce nombre n'était pas fourni dans le rapport cité.

iv. *Transport de volaille vers les abattoirs*

Nous avons utilisé les données recueillies par le Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volailles (CCTOV)⁷ auprès d'un nombre relativement faible de transformateurs de volaille pour avoir une indication du temps passé en transit pour quatre grandes classes d'oiseaux. Notons que les données ont été recueillies dans un autre but et qu'elles n'ont pas été indépendamment vérifiées. En partie, on a demandé aux transformateurs de fournir des informations sur la durée de transport moyenne vers l'abattoir, ainsi que sur la durée de transport totale la plus longue (probablement en provenance de la ferme la plus éloignée). Un résumé des données recueillies auprès de 17 membres du CCTOV est présenté au Tableau 12.

Tableau 12 : Résumé des réponses au sondage (auprès des transformateurs de volaille membres du CCTOV) – Durée de transport jusqu'à l'abattoir

Réponses des membres (heures)	Poulets		Dindons		Pondeuses de réforme		Reproducteurs de réforme	
	Moyenne	La plus longue	Moyenne	La plus longue	Moyenne	La plus longue	Moyenne	La plus longue
Nombre de réponses	16	13	9	9	5	5	7	7
Réponse : Durée moyenne	2,92	6,98	1,98	5,87	4,07	9,77	2,97	4,54
Réponse : Durée la plus courte	0,50	3,00	0,75	2,00	1,00	3,02	1,00	1,50
Réponse : Durée la plus longue	10,00	14,00	5,00	16,00	8,50	15,83	10,00	10,00

v. *Importations et exportations de volailles vivantes*

Le Tableau 13 présente une ventilation des données d'importation et d'exportation de volailles vivantes publiées par Agriculture et Agroalimentaire Canada⁸.

Tableau 13 : Exportations et importations de volailles vivantes : 2015

Volailles vivantes (description)	Exportations (têtes)	Importations (têtes)
Poulets et poulets adultes vivants < 185 g	5 822 952	25 146 359
Dindonneaux vivants < 185 g	9 341 473	6 127 369
Autres volailles vivantes < 185 g	1 360 147	98 229
Total – Volailles vivantes < 185 g	16 524 572	31 371 957
Poulets et poulets adultes vivants 185 – 2 000 g	93 960	37 412 781
Poulets et poulets adultes vivants > 2 000 g	-	22 297
Volailles vivantes sauf les poulets	724 811	354 434
Total – Volailles vivantes > 185 g	818 771	37 789 512
Total – Toutes volailles vivantes (têtes)	17 343 343	69 161 469

⁷ Correspondance personnelle avec le CCTOV le 10 mai 2017.

⁸ Statistique Canada. Rapports sur le commerce international de la volaille et des œufs : Sommaire de la balance commerciale – Volailles vivantes (tête). Source : [Agriculture et Agroalimentaire Canada](#) – Industrie, marchés et commerce.

Partie 3 : Vue d'ensemble du secteur du transport routier

a. TRANSPORTEURS PRIVÉS ET POUR COMPTE D'AUTRUI

Dans le monde du transport routier, les transporteurs sont généralement classés dans l'une de deux catégories : i) les transporteurs pour compte d'autrui ou ii) les transporteurs privés. Un transporteur pour compte d'autrui est une entreprise à but lucratif qui transporte de la marchandise contre paiement sans jamais prendre possession de cette marchandise ou se l'approprier. Par comparaison, un transporteur privé utilise ses propres services de transport routier dans le prolongement de ses activités de fabrication, d'assemblage ou autres activités axées sur les produits. Les transporteurs privés possèdent et exploitent leurs propres flottes de camions, de porteurs-tracteurs et de remorques, qui constituent un centre de coûts au sein de l'entreprise. Ils emploient des chauffeurs directement ou à contrat et possèdent d'ordinaire les marchandises à bord de leurs véhicules durant le transport. Dans le secteur agricole, les producteurs peuvent posséder et exploiter leur propre matériel de transport routier, dont ils se servent pour livrer leurs animaux aux marchés. Dans certaines filières, les usines de transformation utilisent leurs propres flottes pour transporter les animaux entre la ferme (ou autre installation) et l'abattoir. Certains acteurs de l'agriculture peuvent employer les mots « intégré » ou « intégration » pour qualifier ce type d'arrangement, mais ce ne sont pas des termes d'usage courant dans le secteur du transport routier en général.

b. CHAUFFEURS D'ENTREPRISE ET PROPRIÉTAIRES EXPLOITANTS

Les transporteurs privés et pour compte d'autrui ont plusieurs options quand il s'agit de recruter des chauffeurs commerciaux. Les deux principaux arrangements font appel à des chauffeurs d'entreprise (employés), à des propriétaires exploitants (sous-traitants) ou à une combinaison des deux. Les chauffeurs d'entreprise sont des employés du transporteur et conduisent des véhicules qui appartiennent à ce dernier; ils sont protégés par les normes du travail imposées en vertu du *Code canadien du travail* (transporteurs sous réglementation fédérale) ou des lois provinciales pertinentes (transporteurs sous réglementation provinciale). Les transporteurs qui ont des chauffeurs à leur emploi sont tenus de satisfaire aux exigences liées à l'emploi, comme les retenues d'impôt à la source, l'indemnisation des accidentés du travail, le paiement d'heures supplémentaires et de congés fériés, les préavis de cessation d'emploi et les indemnités de départ.

Les propriétaires exploitants, par contre, louent à contrat leur matériel, habituellement le bloc-moteur (porteur-tracteur), ainsi que leurs services de transport. Le propriétaire exploitant est un sous-traitant; il exploite une entreprise indépendante, constituée ou non en société, qui assume ses propres frais d'exploitation (p. ex. le carburant et les assurances), ainsi que la rémunération des services rendus (généralement excédentaire à l'exploitation). Contrairement au chauffeur d'entreprise, le propriétaire exploitant n'est pas protégé par les normes et la réglementation du travail. Le transporteur qui engage à contrat un propriétaire exploitant conserve la responsabilité de générer des occasions d'affaires et indique d'ordinaire au propriétaire exploitant quelles cargaisons transporter. Les contrats entre transporteurs et propriétaires exploitants varient beaucoup, mais ils couvrent en général au moins la rémunération, la responsabilité des frais d'exploitation, les taxes sur le carburant, les permis, les assurances et autres frais, ainsi que l'état et l'entretien du matériel. Bien que le terme ne soit pas strictement exact, les propriétaires exploitants sont parfois appelés des « courtiers ».

c. ÉCART ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE DE CHAUFFEURS DE CAMION

Le secteur du transport routier au Canada continue de souffrir d'une pénurie de chauffeurs qualifiés en raison d'une combinaison de facteurs, comme la croissance de l'industrie, le manque d'attrait de la profession, la productivité de la main-d'œuvre et l'attrition (19). L'écart estimatif entre l'offre et la demande sera d'environ 34 000 chauffeurs en 2024; il pourrait même être de 48 000 chauffeurs selon des combinaisons plausibles de différentes tendances (19). L'« attrait » de la profession de chauffeur de camion diminue sensiblement quand

le chauffeur a la responsabilité supplémentaire du soin et du bien-être d'animaux vivants, surtout quand les chauffeurs qui transportent du bétail et de la volaille peuvent être accusés et mis à l'amende pour des infractions en vertu de la partie XII (Transport des animaux) du *Règlement sur la santé des animaux* (RSA). Les emplois dans le secteur du transport de marchandises ordinaires sont beaucoup plus intéressants, tant pour les novices que pour les chauffeurs de camion expérimentés. C'est pourquoi les transporteurs qui prennent en charge des animaux vivants peuvent devoir augmenter le régime de rémunération des chauffeurs et utiliser d'autres stratégies de recrutement et de conservation des effectifs pour faire concurrence au secteur du transport de marchandises ordinaires, afin d'attirer les candidats d'un bassin décroissant de travailleurs disponibles et qualifiés.

Partie 4 : Exigences réglementaires de transport routier touchant le transport du bétail et de la volaille

Au Canada, la réglementation du transport routier est une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les transporteurs qui ont des activités interprovinciales sont sous réglementation fédérale, tandis que ceux qui ont principalement des activités intraprovinciales (c.-à-d. dans la même province) sont assujettis à la réglementation de cette province. Afin de simplifier et d'harmoniser d'innombrables règlements, les administrations canadiennes ont collectivement établi le [Code canadien de sécurité](#) (CCS), sur lequel sont fondés les règlements encadrant les transporteurs routiers commerciaux.

Le CCS s'applique aux responsables de l'exploitation de véhicules commerciaux (« camion, tracteur ou remorque ou toute combinaison de ces véhicules dont le poids nominal brut à l'immatriculation excède 4 500 kg ») sur le réseau routier. Par conséquent, les transporteurs et les conducteurs qui transportent du bétail et de la volaille dans ces « véhicules commerciaux » doivent respecter les normes contenues dans le CCS et édictées par les gouvernements provinciaux.

a. LOI FÉDÉRALE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

La [Loi sur les transports routiers](#) (LTR), une loi fédérale qui s'applique uniquement aux activités de transport extra-provinciales, permet aux provinces et aux territoires de réglementer les transporteurs routiers interprovinciaux au nom du gouvernement fédéral. La LTR contient 2 règlements fédéraux :

- Le [Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers](#), qui confère aux provinces le pouvoir de délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs routiers et qui, dans l'ensemble, renvoie aux normes du CCS.
- Le [Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire](#), qui établit les heures de travail et de repos des transporteurs sous réglementation fédérale (interprovinciale; internationale) et de leurs conducteurs.

b. CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

Le [Code canadien de sécurité](#) (CCS) est un code de normes minimales qui s'appliquent aux chauffeurs commerciaux et aux transporteurs routiers et qui sont mises en œuvre et appliquées par l'entremise des lois provinciales et territoriales. Le CCS comprend 15 normes, dont certaines sont présentées ci-dessous.

i. *Système de classification des permis de conduire*

La [Norme 4 du CCS](#) normalise les permis de conduire des différentes administrations canadiennes selon le type et/ou le poids des véhicules pour qu'il soit possible de se rendre dans les autres provinces et territoires avec le même permis. Les permis de conduire commerciaux sont généralement définis selon le type de véhicule(s) que le conducteur peut conduire (p. ex. tracteur/semi-remorque ou ensemble porteur-tracteur et remorque) et/ou par le poids des véhicules que les conducteurs sont autorisés à conduire (p. ex. un véhicule porteur [non articulé] à trois essieux ou plus; tout ensemble composé d'un véhicule de remorquage et d'un véhicule remorqué dont le poids ne dépasse pas 4 600 kg; tout véhicule ou ensemble de véhicules dont le poids dépasse 11 000 kg).

En plus de détenir un permis valide de la classe appropriée au véhicule, les personnes qui conduisent un véhicule muni de freins pneumatiques doivent faire inscrire la mention spéciale à cet effet sur leur permis.

ii. *Heures de service*

La [Norme 9 du CCS](#) normalise les règles sur les heures de travail et de repos de tous les transporteurs commerciaux et de leurs conducteurs. Cette norme reflète les dispositions de la LTR et constitue la base

réglementaire utilisée par les provinces et les territoires pour rédiger leurs règlements sur les heures de service qui s'appliquent aux transporteurs non visés par le règlement fédéral. Un résumé très succinct de la réglementation sur les heures de service est fourni dans la section suivante.

iii. *Détermination de l'aptitude à conduire et des normes médicales*

La [Norme 6 du CCS](#) inclut des directives approfondies pour uniformiser la façon dont on détermine l'aptitude à conduire, ainsi que des normes médicales pour favoriser la prise de décisions cohérentes sur l'aptitude à conduire. Cette norme comprend aussi un processus pour déterminer la fréquence des réévaluations de contrôle de l'aptitude, ainsi que les circonstances dans lesquelles une réévaluation plus fréquente s'impose. L'aptitude des conducteurs de véhicules commerciaux est évaluée aux cinq ans, aux trois ans ou annuellement, selon l'âge du conducteur.

iv. *Ronde de sécurité journalière*

La [Norme 13 du CCS](#), qui régit les inspections périodiques des véhicules automobiles, s'applique à tous les transporteurs routiers et aux conducteurs de véhicules commerciaux. Cette norme vise à déceler le plus tôt possible tout bris ou défectuosité et à empêcher l'exploitation de véhicules dont l'état serait susceptible de causer une collision ou une panne.

v. *Cote de sécurité*

La [Norme 14 du CCS](#) établit le cadre en vertu duquel les provinces et les territoires évaluent le rendement des transporteurs commerciaux en matière de sécurité. Les provinces doivent délivrer un numéro CCS unique à chaque transporteur, établir un système de « profil des transporteurs » et respecter un protocole normalisé pour déterminer une cote de sécurité.

C. HEURES DE SERVICE (CANADA)

Les chauffeurs commerciaux sont astreints à un jeu de règles complexe qui régit le nombre d'heures qu'ils consacrent à quatre formes d'activité distinctes :

- Les heures de repos, à l'exclusion du temps passé dans une couchette;
- Les heures de repos passées dans une couchette;
- Les heures de conduite;
- Les heures de service, à l'exclusion des heures de conduite.

i. *Heures de conduite journalière et heures de service*

La définition des « heures de service » est longue, mais désigne essentiellement la période qui commence au moment où le conducteur commence à travailler ou est tenu d'être en disponibilité et qui se termine au moment où il est relevé de ses fonctions. En plus des heures de conduite, les heures de service incluent (entre autres) l'inspection, l'entretien, le ravitaillement en carburant, le chargement et le déchargement, l'inspection des chargements, l'attente pendant que le véhicule est chargé ou déchargé, ainsi que le déplacement en tant que co-conducteur, sauf le temps passé dans la couchette.

Les conducteurs ne peuvent pas conduire plus de 13 heures par jour (période de 24 heures) et ne peuvent pas conduire après avoir accumulé 14 heures de service, ou après que 16 heures se sont écoulées depuis le début de leur quart de travail.

ii. *Heures de repos obligatoire*

Après avoir accumulé 13 heures de conduite ou 14 heures de service, les conducteurs doivent prendre au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire. De plus, les conducteurs ne peuvent pas conduire après que 16 heures se sont écoulées entre la fin de la plus récente période de

8 heures de repos consécutives ou plus et le début de la prochaine période d'au moins 8 heures de repos consécutives.

iii. *Heures de repos journalier*

Les conducteurs doivent prendre au moins 10 heures de repos par jour. Il y a des conditions pour fractionner ses heures de repos et les reporter au lendemain. Des conditions distinctes s'appliquent aux conducteurs seuls et aux équipes de conducteurs qui partagent la conduite de véhicules commerciaux dotés de couchettes.

iv. *Dispositions sur les cycles et la remise à zéro*

Les transporteurs et les conducteurs doivent suivre l'un des deux cycles suivants :

- *Cycle 1* : le conducteur ne peut pas conduire après avoir accumulé 70 heures de service au cours d'une période de 7 jours. Le conducteur peut commencer un nouveau cycle (remise à zéro) après au moins 36 heures de repos consécutives.
- *Cycle 2* : le conducteur ne peut pas conduire après avoir accumulé 120 heures de service au cours d'une période de 14 jours ou 70 heures de service sans prendre 24 heures de repos consécutives. Le conducteur peut commencer un nouveau cycle (remise à zéro) après au moins 72 heures de repos consécutives.

Les conducteurs peuvent permuter des cycles, mais seulement après avoir pris le nombre minimal d'heures de remise à zéro (36 ou 72) en heures de repos.

v. *Registres de fiches et dispositifs d'enregistrement électroniques*

Les conducteurs sont tenus de remplir une fiche journalière sur laquelle sont consignées leurs heures de service et de repos pour la journée. Les règles précisent les renseignements minimaux à consigner sur les fiches journalières, et les conducteurs doivent avoir en leur possession les exemplaires des fiches journalières des 14 jours précédents. Le conducteur n'est pas tenu de remplir une fiche journalière s'il conduit son véhicule à moins de 160 km de la gare d'attache et s'il retourne à la gare d'attache chaque jour. Cependant, les règles sur les heures de service s'appliquent toujours, et des registres doivent être tenus pour prouver la conformité aux règles.

À l'heure actuelle, des dispositifs d'enregistrement électroniques (DEE) peuvent être utilisés au lieu de fiches journalières sur papier si les conditions prescrites sont respectées. La technologie des DEE permet l'enregistrement automatique des heures de conduite et des autres heures de service du conducteur. Un DEE surveille le moteur du véhicule pour déterminer s'il tourne, si le véhicule est en mouvement, la distance parcourue et la durée de fonctionnement du moteur. Les modifications proposées au *Règlement canadien sur les heures de service*, publiées en décembre 2017, exigeront l'utilisation des DEE par les conducteurs qui remplissent actuellement des fiches journalières (20). L'exigence de DEE devrait entrer en vigueur d'ici le 1^{er} janvier 2020 (21). Pour plus de détails au sujet des règles similaires et des exemptions aux États-Unis, consulter la sous-section i) ([ci-dessous](#)).

vi. *Déclarations de mise hors service*

Il existe plusieurs situations où un inspecteur peut délivrer une déclaration de mise hors service à un conducteur :

- Non-respect des exigences relatives aux heures de conduite ou de repos;
- Incapacité de produire le registre des fiches journalières;
- Éléments de preuve établissant que le conducteur a rempli plus d'une fiche journalière, ou que les renseignements sur la fiche sont inexacts ou ont été falsifiés.

d. RONDES DE SÉCURITÉ JOURNALIÈRES

Les transporteurs commerciaux routiers et leurs conducteurs (selon la définition du CCS) sont astreints à des règles complexes et approfondies encadrant les rondes de sécurité journalières des véhicules commerciaux. Les véhicules commerciaux doivent être inspectés aux 24 heures conformément à la grille de vérification 1 (CCS), et la personne qui procède à l'inspection doit remplir un rapport qui doit être conservé dans le véhicule et présenté aux inspecteurs sur demande. La grille 1 énumère les éléments à inspecter dans les véhicules commerciaux et établit une distinction selon la gravité des déficiences (déficiency; deficiency majeure). Les déficiences observées durant l'inspection doivent être consignées au rapport. Les déficiences majeures doivent être signalées sur-le-champ au transporteur, et il est défendu de conduire le véhicule tant que la déficiency majeure n'est pas corrigée.

De plus, les conducteurs sont tenus de surveiller leur véhicule pendant la conduite et de consigner les déficiences au rapport d'inspection. S'ils observent une déficiency majeure pendant que le véhicule transporte un chargement, il est défendu de continuer à conduire le véhicule tant que la déficiency majeure n'est pas réparée.

e. COTE DE SÉCURITÉ

La cote de sécurité est un label public attribué aux transporteurs commerciaux en fonction de leur dossier de sécurité, lequel inclut les collisions, les condamnations, les inspections et les vérifications en entreprise. Les règlements provinciaux précisent comment on détermine les cotes et quand on impose des sanctions (p. ex. saisie de plaque d'immatriculation, suspension ou annulation du permis). Les renseignements qui touchent à la fois les profils des conducteurs et des transporteurs sont échangés dans un système interprovincial.

i. *Système de profil des transporteurs*

Les provinces ont l'obligation de tenir des profils des transporteurs routiers. Un profil contient (notamment) des renseignements sur les accidents à déclaration obligatoire, les inspections par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC) (voir f) [ci-dessous](#)), les condamnations pénales contre le transporteur ou ses conducteurs, ainsi que les condamnations touchant aux véhicules commerciaux et à la sécurité (p. ex. sécurité des charges; entretien des véhicules; heures de service). En outre, on tient compte des résultats des vérifications en entreprise des transporteurs.

ii. *Catégories de cote de sécurité*

Cinq cotes de sécurité peuvent être attribuées en fonction de critères établis et de seuils de conformité : Excellent; Satisfaisant; Satisfaisant non vérifié; Conditionnel; et Insatisfaisant.

f. INSPECTION ROUTIÈRE DES CAMIONS/CRITÈRES DE MISE HORS SERVICE DE L'ASVC

Lorsqu'ils sont en transit, les véhicules commerciaux sont tenus de se présenter aux postes d'inspection routière quand ceux-ci sont ouverts (sauf si le transporteur est « approuvé » en fonction de son profil de sécurité et d'autres données). En plus de confirmer que le véhicule est conforme aux limites de poids de la province, du territoire ou de l'État, un agent peut procéder à l'inspection du véhicule ou du conducteur (permis, certificats médicaux, heures de service) ou des deux. Les [inspections](#) sont menées selon les normes établies par l'[Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux](#) (ASVC), lesquelles sont appliquées dans toutes les sphères de compétence nord-américaines et varient selon le type d'inspection (niveau I à V). Les inspecteurs routiers appliquent les [critères de mise hors service de l'ASVC](#) pour déterminer si les déficiences sont considérées comme des manquements graves, ce qui peut mener à la mise hors service du conducteur, du véhicule et/ou des marchandises jusqu'à ce que la ou les conditions ou déficiences soient corrigées ou réparées.

Les conducteurs et/ou les véhicules inspectés selon les critères du niveau I ou du niveau V et qui n'affichent aucun manquement grave reçoivent une [vignette ASVC](#) valide pendant trois mois lorsqu'elle est apposée sur un véhicule. En général, les véhicules affichant une vignette ASVC valide ne sont pas assujettis à une réinspection, mais ce n'est pas garanti.

g. RÉGLEMENTATION DES POIDS PAR RAPPORT À LA DENSITÉ DE CHARGEMENT

Pour des raisons de sécurité, de productivité et d'infrastructures, chaque sphère de compétence en Amérique du Nord impose des limites sur le poids brut et les charges à l'essieu des véhicules. Généralement, les réglementations relatives au poids et aux dimensions des véhicules sont des règles complexes encadrant les types de configuration (véhicules seuls ou ensembles de véhicules), les dimensions, ainsi que les limites de poids pour les véhicules, les ensembles de véhicules, ainsi que les essieux et les groupes d'essieux. Les provinces ont le pouvoir de réglementer le poids et les dimensions des véhicules commerciaux, et elles le font en partie pour protéger le réseau routier. Par le passé, il en est résulté de nombreuses exigences, souvent difficiles à comprendre et à respecter pour les transporteurs interprovinciaux.

En 1998, le [Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules](#) a été avalisé. Actualisé en janvier 2019, ce protocole vise à améliorer l'uniformité des règlements sur les poids et dimensions des véhicules à l'échelle du Canada et couvre plusieurs catégories de véhicules commerciaux. Les provinces et territoires permettent aux véhicules dont le poids et les dimensions sont conformes au protocole d'entente de se déplacer sur les réseaux routiers désignés. Le protocole est une norme minimale; chaque province et territoire a donc le pouvoir d'adopter des règles plus libérales en matière de poids et de dimensions, et/ou de permettre l'utilisation de différents types de configurations de véhicules, pour le transport routier à l'intérieur de ses frontières.

Toutes les provinces canadiennes rendent des ordonnances publiques qui limitent le chargement des camions durant le dégel du printemps pour protéger la chaussée de dommages importants et permanents. La durée de ces ordonnances peut varier, ainsi que la mesure dans laquelle on réduit les limites de charge à l'essieu (22). Les transporteurs doivent connaître ces restrictions saisonnières et charger leurs véhicules en conséquence, sans quoi ils s'exposent à des mesures d'exécution qui peuvent retarder le véhicule jusqu'à ce qu'il se conforme aux restrictions saisonnières relatives au poids.

Incidences sur le transport du bétail et de la volaille

Pour le transport du bétail et de la volaille, la réglementation du poids et des dimensions des véhicules joue un rôle important dans la prise de décisions sur les densités de chargement de diverses espèces animales. Les transporteurs et leurs conducteurs doivent s'assurer que le poids brut du véhicule ne dépasse pas les limites imposées pour le type de configuration du véhicule, et que le poids de la charge est réparti de telle façon que les essieux et les groupes d'essieux ne sont pas surchargés. Cela peut vouloir dire que les densités de chargement ne sont pas identiques pour chaque type de configuration, ni entre différents compartiments de la même remorque, quand des animaux du même type et de la même taille sont transportés. Il faut aussi tenir compte des limites sur le poids brut et les charges à l'essieu dans la province ou le territoire où le véhicule se déplacera.

h. FORMATION OBLIGATOIRE POUR DÉBUTANTS

i. Normes de formation fédérales

Au début de 2019, le ministre fédéral des Transports a annoncé qu'une norme nationale de formation obligatoire pour débutants sera en place d'ici janvier 2020 pour les conducteurs de camions gros porteurs (23). La norme sera appliquée par l'entremise des règlements provinciaux et exigera que tous les nouveaux conducteurs suivent une formation obligatoire avant de pouvoir passer un examen de conduite de catégorie A ou 1. L'annonce du gouvernement fédéral vise à uniformiser les critères de formation des

débutants au Canada. Notons que les programmes de formation obligatoire pour débutants sont censés offrir une formation professionnelle de base, et qu'une formation plus poussée (par le mentorat, l'apprentissage et/ou une formation complémentaire) est nécessaire pour le perfectionnement des compétences requises, y compris pour le transport de marchandises particulières comme les animaux d'élevage.

ii. *Programmes provinciaux de formation obligatoire pour débutants*

Avec une loi entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2017, l'Ontario a été la première province à réglementer la formation obligatoire des conducteurs débutants. Depuis, les provinces de l'Ouest canadien ont pris des mesures pour réglementer la formation des chauffeurs commerciaux débutants, mais avec des normes différentes de celles de la loi ontarienne actuelle. L'Alberta impose la formation des débutants depuis le 1^{er} mars 2019, et la Saskatchewan, depuis le 15 mars 2019. Le Manitoba vise la date du 1^{er} septembre 2019 pour rendre exécutoires ses exigences de formation obligatoire pour débutants (24). Dans le secteur agricole, l'Alberta a mis en œuvre un mécanisme qui accorde aux producteurs et aux ouvriers agricoles jusqu'au 30 novembre 2019 pour demander une prolongation; celle-ci leur donnera jusqu'au 1^{er} mars 2020 pour se plier aux exigences de formation obligatoire pour débutants, ceci pour « favoriser une bonne saison agricole » (25). Le Manitoba a également annoncé que « les nouvelles exigences de formation dans le secteur agricole sont reportées d'un an pour permettre des consultations additionnelles avec l'industrie, afin de déterminer une stratégie de mise en œuvre graduelle qui atténuera les répercussions au commencement de la saison agricole de 2019 (24) ».

i. **EXEMPTIONS RELATIVES AUX HEURES DE SERVICE ET À L'AGRICULTURE (ÉTATS-UNIS)**

La partie [395](#)⁹ (26) du *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis réglemente les heures de service des conducteurs. Ces règles sont semblables à celles du Canada, à quelques légères différences près. Le paragraphe 395.1, qui porte sur les déplacements d'animaux d'élevage, prévoit une exemption générale au règlement sur les heures de service pour les « véhicules agricoles couverts », définis à la partie [390](#)¹⁰ (27) (Federal Motor Carrier Safety Regulations: General) du code. La définition inclut les conditions sur le type de véhicule, les marchandises transportées (y compris le bétail), l'exploitant (p. ex. non pour compte d'autrui) et l'envergure de l'exploitation par rapport à la taille du véhicule (poids brut).

Le règlement sur les heures de service prévoit aussi une exemption pour les « exploitations agricoles » durant les périodes des semis et des récoltes pour les déplacements inter- et intra-étatiques dans un rayon de 150 milles à vol d'oiseau de certains sites agricoles.

L'utilisation de dispositifs d'enregistrement électroniques (DEE) est obligatoire aux États-Unis depuis le 18 décembre 2017. Cependant, les transporteurs routiers qui se prévalent de l'exception pour les marchandises agricoles pourront se prévaloir d'une exemption aux exigences relatives aux DEE (28). En outre, les transporteurs de bétail ne sont pas tenus d'avoir des DEE en raison d'une exemption légale prolongée jusqu'au 7 décembre 2018, qui demeure en place jusqu'à nouvel ordre (28).

⁹ <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=1&ty=HTML&h=L&mc=true&=PART&n=pt49.5.395>

¹⁰ <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=1&ty=HTML&h=L&mc=true&=PART&n=pt49.5.390>

Partie 5 : Conception des véhicules et des cages ou cageots

Dans cette partie, nous donnons une vue d'ensemble des véhicules et des cages ou cageots couramment utilisés au Canada pour le transport d'animaux d'élevage. Le bétail et la volaille peuvent être transportés dans de nombreux types de véhicules et de matériel. Certaines espèces, comme les bovins, les porcs, les chevaux, les moutons et les chèvres, montent généralement à bord de véhicules spécialement conçus pour les déplacements du bétail. Par contre, les espèces plus petites, comme les lapins, les renards, les visons et les volailles, sont placées et déplacées dans divers types de cages pour être transportés.

Les types et les dimensions des cages de transport des volailles et des petits animaux varient selon l'espèce et selon la nature du transport. Dans le cas des volailles, il y a des différences régionales dans les systèmes utilisés pour contenir et charger les oiseaux. Les moyens de transport utilisés pour déplacer ces animaux dans des cages doivent être compatibles avec les cages en question.

Notons que l'on peut définir les caractéristiques des véhicules de transport routier pour qu'ils répondent à des besoins opérationnels particuliers. On peut notamment en préciser la hauteur, la largeur, la longueur, le plancher, le type de parois latérales (à claire-voie, percées), le nombre d'essieux (un facteur déterminant pour calculer le poids brut admissible) et les autres composants de véhicules. Voici un bref résumé des véhicules et de la terminologie employés dans l'industrie.

a. VÉHICULES

- **Camionnette** – Peut servir à transporter des animaux dans la caisse du véhicule, surtout s'ils sont chargés dans des cages ou cageots en premier, comme c'est le cas pour les volailles ou les lapins.
- **Compartment à bétail** – Boîte conçue pour entrer dans la caisse d'une camionnette afin de transporter de petits animaux (Figure 1). Disponible en plusieurs tailles pour entrer dans des camionnettes à caisse courte ou allongée. Dans la plupart des provinces, le permis de la camionnette doit préciser le *poids brut à l'immatriculation* (PBI) maximal du véhicule, qui est le poids maximal permis et inclut le poids de la camionnette, du compartiment et du chargement.
- **Camionnette et remorque à boule d'attelage** – Camionnette standard dotée d'une remorque accrochée au camion à l'aide d'une boule d'attelage (Figure 2). Ici encore, la longueur de la remorque peut varier, mais elle peut être limitée aux dimensions réglementaires des véhicules dans la province.
- **Camionnette et remorque à col de cygne** – Des remorques bétailières de diverses longueurs sont disponibles en configuration à col de cygne (Figure 3) que l'on peut accoupler à une camionnette lourde équipée d'une sellette d'attelage. Ici aussi, on peut définir les caractéristiques de la remorque en fonction de besoins opérationnels particuliers. Le permis de la camionnette doit inclure un PBI maximal, soit le poids combiné de la camionnette, de la remorque et du chargement.



Figure 1: Compartiment à bétail (source : Eby Inc.)



Figure 2 : Remorque à bestiaux à boule d'attelage à essieux tandem (source : Eby Inc.)



Figure 3 : Remorque à bestiaux à col de cygne à essieux tandem (pour camionnette) (source : Wilson Trailer Company)

- **Camion porteur/bétailière** – Véhicule motorisé incluant une carrosserie de camion et servant au transport du bétail (Figure 4). Ces camions sont disponibles en diverses longueurs, selon les besoins opérationnels. La longueur totale du véhicule, ainsi que les dimensions pertinentes à l'intérieur, comme l'espacement des essieux, l'empattement et le porte-à-faux arrière effectif, sont réglementées dans la plupart des provinces et territoires.
- **Camion gros porteur** – Ensemble incluant un bloc-moteur (porteur-tracteur) et une semi-remorque accrochée au porteur-tracteur par une sellette d'attelage (côté tracteur) et une cheville d'attelage (côté remorque).



Figure 4 : Bétailière (Source Eby Inc.)

Le type de remorque peut varier selon les besoins opérationnels. Par exemple, la remorque peut être à un seul pont (exigée pour le transport des chevaux); à deux ponts (souvent utilisée pour les bovins, les porcs et les moutons) (Figure 5); ou à trois ponts, dont celui qu'on appelle souvent le « ventre » car il se trouve dans la partie inférieure du véhicule, entre le tracteur et les essieux de la remorque (souvent utilisée pour les porcs et autres petits animaux d'élevage) (Figure 6). Encore une fois, il est possible de définir les caractéristiques du tracteur et de la remorque, ce qui peut inclure l'ajout d'une couchette (pour les longs trajets), d'essieux supplémentaires sur la remorque (en règle générale pas plus de trois pour le transport du bétail, mais on voit parfois jusqu'à quatre essieux) et de composants de véhicules.

Les semi-remorques sont disponibles en longueurs allant d'environ 11 m (36 pi) au maximum actuellement admissible d'environ 16,2 m (53 pi).



Figure 5 : Remorque à double pont à essieux tandem (source : Eby Inc.)



Figure 6 : Remorque à fond surbaissé à essieux tridem (source : Wilson Trailer Company)

- **Remorque pour chevaux** – Spécialement conçue pour le transport des chevaux, il peut s'agir d'une remorque à boule d'attelage (Figure 7) ou à col de cygne (Figure 8) tractée par une camionnette équipée d'une sellette d'attelage. Ces véhicules sont généralement utilisés pour les chevaux reproducteurs, les chevaux de concours et les chevaux utilisés pour le sport, par opposition aux chevaux de boucherie, généralement transportés dans des remorques à bestiaux à pont unique.



Figure 7 : Remorque pour chevaux à boule d'attelage (source : Jamco Trailers)



Figure 8 : Remorque pour chevaux à col de cygne (source : Sundowner Trailers, Inc.)

b. CONTENEURS

- **Caisses et/ou cageots** – Ces conteneurs portatifs sont spécifiquement construits pour transporter les petits animaux comme les renards, les visons et les lapins, ainsi que certaines volailles (Figure 9). Selon l'espèce, les animaux sont placés dans les conteneurs à mesure qu'ils sont retirés de leur système de logement, puis les conteneurs sont chargés à bord du véhicule (camionnette, camion porteur, semi-remorque). Dans d'autres systèmes (p. ex. pour les poules en fin de ponte), les animaux sont retirés du système de logement, puis transférés à une autre personne dans la remorque, qui charge ensuite l'animal dans le cageot directement dans la remorque (29).



Figure 9 : Cageots à volaille (source : Poultry Service Association (47)); remorques à volaille (sources : Poultry Service Association (47) et Maple Lodge Farms (29))

- **Paniers** – Ce sont des dispositifs portatifs à roulettes servant à déplacer des oiseaux entre les poulaillers et les véhicules de transport; ils sont principalement utilisés en milieu commercial. On les appelle aussi parfois chariots à poulettes ou paniers à poulettes (Figure 10). Les chariots à poulettes contiennent des tiroirs empilés et sont généralement chargés au poulailler, puis transportés vers le véhicule en une seule unité autonome. Les chariots à poulettes sont soulevés à l'aide d'un hayon élévateur motorisé, puis placés à bord de la remorque.



Figure 10 : Panier à poulettes (source : Poultry Service Association (47))

Les paniers à poulettes servent à déplacer les poulettes des bâtiments d'élevage aux bâtiments de ponte, qui peuvent se trouver dans une autre ferme locale ou à plus de 1 000 km de distance. Les paniers sont chargés dans le bâtiment, puis amenés dans la cour, où ils sont soulevés à l'aide d'un hayon élévateur motorisé et placés à bord de la remorque (Figure 12).

Modules – Des systèmes modulaires (Figure 11) sont utilisés depuis plusieurs années dans l'Ouest canadien. L'Ontario s'apprête à en généraliser l'usage, et on dit que le Québec envisage ces systèmes. Les modules sont des systèmes portatifs qui utilisent aussi des systèmes à tiroirs pour contenir les volailles (principalement les poulets à chair). Bien que semblables aux paniers, les modules n'ont pas de roulettes et sont montés à bord des remorques avec un chariot élévateur à fourche.



Figure 12 : Chariots à poulettes et remorque à volaille (sources : Poultry Service Association (47) et Maple Lodge Farms (29))



Figure 11: Modules de transport (source : Manuel de manipulation et de transport de la volaille (47))

Partie 6 : Autres exigences réglementaires et politiques touchant le transport du bétail et de la volaille

a. CODE CRIMINEL

L'article 445 (Cruauté envers les animaux) du [Code criminel du Canada](#) interdit à quiconque de causer volontairement ou de permettre volontairement que soit causée à des animaux une douleur, souffrance ou blessure, sans nécessité. Le *Code criminel* est appliqué par les services policiers, par les sociétés provinciales et territoriales pour la prévention de la cruauté envers les animaux et/ou par les ministères provinciaux et territoriaux de l'Agriculture.

b. PARTIE XII : TRANSPORT DES ANIMAUX (RÈGLEMENT FÉDÉRAL SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX)

La [partie XII](#) du [Règlement sur la santé des animaux](#) (RSA) du Canada encadre le transport des animaux, dont le chargement, le confinement et le déchargement des animaux à l'intérieur des frontières canadiennes, ainsi que des animaux qui entrent au Canada ou qui en sortent (30). La partie XII a d'abord été adoptée en 1977 pour aborder les problèmes de bien-être animal rencontrés durant le transport ferroviaire des bovins sur de longues distances (31). Une modification longtemps attendue au règlement a été publiée dans la [partie II de la Gazette du Canada, vol. 153](#) en février 2019 et entrera en vigueur le 20 février 2020. Parallèlement à la publication du règlement modifié, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a publié un [Guide d'interprétation à l'intention des parties réglementées](#). Ce document évolutif sera révisé périodiquement en fonction des avancées scientifiques et techniques pertinentes, de l'examen des expériences de mise en œuvre et des réactions des parties réglementées, du public, des fonctionnaires de l'ACIA et de nos partenaires commerciaux (32).

Les sections suivantes donnent une vue d'ensemble des exigences réglementaires toujours en vigueur en 2019-2020 (« RSA existant ») et à celles qui entreront en vigueur en février 2020 (« RSA révisé »). Le cas échéant, les informations du *Guide d'interprétation à l'intention des parties réglementées* de l'ACIA (« guide d'interprétation ») seront résumées.

i. *Coopération en matière de réglementation*

La protection du bien-être animal au Canada est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; les producteurs; les transporteurs; les transformateurs; les détaillants; et beaucoup d'autres acteurs. L'ACIA applique la [partie XII](#) (Transport des animaux) du RSA avec l'assistance de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), de la police provinciale, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et d'autres agents de la paix. Le *Code criminel* peut aussi s'appliquer dans les situations de maltraitance d'animaux. L'ACIA régit le bien-être des animaux durant le transport en vertu du RSA (30).

ii. *Application de la partie XII du RSA*

Le [RSA existant](#) et le [RSA révisé](#) indiquent que la [partie XII](#) s'applique « aux animaux transportés dans les limites du Canada, ainsi qu'à ceux provenant de l'étranger ou qui y sont destinés ». Il s'applique donc à tous les animaux transportés vers toutes les destinations, y compris les abattoirs, qu'ils soient sous réglementation fédérale ou provinciale. En outre, quiconque importe des animaux au Canada ou exporte des animaux hors du Canada est assujéti aux mêmes exigences pendant que les animaux sont au Canada (32). Par exemple, si une personne exporte un chargement d'animaux vers une destination internationale, elle peut devoir fournir la preuve que le transporteur sera en mesure de respecter les dispositions relatives à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos (AAR) pendant tout le voyage si la durée du transport vers la destination internationale dépasse l'intervalle maximal permis sans AAR prévue pour cette espèce ou cette catégorie d'animaux (32).

iii. *Activités réglementées*

Selon le [guide d'interprétation](#), le RSA s'applique à tous les aspects du transport des animaux et aux mesures de confinement qui s'y rattachent, notamment (32) :

- la sélection des animaux qui sont aptes pour le transport et le confinement prévus;
- le retrait d'aliments, d'eau et d'occasions de repos avant l'embarquement et le confinement en vue du transport, et en préparation à cette étape;
- la manipulation des animaux aux fins de l'embarquement;
- l'embarquement des animaux, incluant dans des cageots ou d'autres conteneurs ou caisses s'il y a lieu, et dans des véhicules;
- le transport et le confinement connexe des animaux;
- le débarquement des animaux;
- le temps visant à permettre aux animaux de s'alimenter, de s'abreuver et de se reposer (s'il y a lieu) après le transport.

Le guide d'interprétation indique aussi quand commence le processus de transport (lorsque l'animal est manipulé ou que des mesures sont prises [p. ex., le retrait d'AAR, le déplacement vers un enclos pour l'embarquement etc.] afin de préparer l'animal au transport), et quand il se termine. Le transport se termine après le débarquement de l'animal. Le RSA révisé précise quand le débarquement commence et quand il se termine pour les animaux qui se rendent en marchant et pour ceux qui sont transportés dans des caisses. Le débarquement commence quand l'animal est manipulé ou déplacé pour être retiré du véhicule; il se termine quand l'animal est retiré du véhicule ou de tout dispositif utilisé pour le débarquement (p. ex. rampe, passerelle, glissière). Pour les animaux transportés dans des caisses, le débarquement commence lorsque la caisse est manipulée ou déplacée pour être retirée du véhicule; il se termine lorsque le dernier animal est retiré de la caisse.

iv. *Parties réglementées*

Le guide d'interprétation précise que le RSA s'applique aux personnes participant directement ou indirectement au transport d'animaux vivants. Ceci comprend notamment (32) :

- les propriétaires d'animaux;
- les producteurs;
- les acheteurs;
- les exportateurs;
- les importateurs;
- les transporteurs;
- les préposés aux animaux;
- les transformateurs;
- les centres de rassemblement (marchés aux enchères, parcs de groupage, installations d'attente indépendantes associées à des établissements d'abattage);
- les lieux et stations destinés à l'AAR.

v. *Transport des animaux fragilisés, inaptes et vulnérables*

Le [RSA existant](#) comporte des dispositions qui interdisent le transport d'animaux « pour des raisons d'infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause » pouvant occasionner « des souffrances indues ». Étant donné le caractère général de cet article, l'Agence canadienne d'inspection des

aliments (ACIA) a publié en 2005 une [Politique sur les animaux fragilisés](#) pour faciliter la prise de décisions sur l'aptitude au transport, et pour traiter la réception d'animaux non ambulatoires dans les abattoirs.

En ce qui a trait au transport, la politique aide à déterminer les conditions dans lesquelles il ne faut pas transporter un animal (jugé inapte), et les conditions dans lesquelles l'animal est considéré comme étant fragilisé, auquel cas des dispositions spéciales s'appliquent à son transport. La politique donne des exemples de dispositions spéciales (p. ex., transporter localement et directement l'animal à l'endroit adapté le plus proche; le charger en dernier et le décharger le premier; l'isoler; prévoir de la litière supplémentaire).

Le [RSA révisé](#) ajoute des définitions détaillées des termes *fragilisé* et *inapte*, avec dans chaque cas des listes d'états qui rendraient un animal *fragilisé* ou *inapte*. Mentionnons que le guide d'interprétation donne des explications détaillées et/ou des exemples pour chaque état énuméré dans le RSA sous les définitions des mots *fragilisé* et *inapte*.

Certaines sections décrivent aussi les dispositions spécifiques au transport des animaux inaptes et des animaux fragilisés; des animaux de ferme, camélidés ou cervidés âgés d'au plus huit jours; des jeunes ruminants; et des animaux en lactation. Ces dispositions comportent des exceptions précisant les circonstances dans lesquelles des animaux inaptes peuvent être transportés (p. ex. à des fins de soins vétérinaires et à condition que certaines exigences soient satisfaites), les conditions dans lesquelles des animaux fragilisés peuvent être transportés (p. ex. isolement; restrictions à l'embarquement ou au débarquement; mesures de prévention de la souffrance, des blessures ou de la mort; transport à l'endroit le plus proche où ils puissent recevoir des soins ou être abattus sans cruauté) et les conditions dans lesquelles certains jeunes animaux et les animaux en lactation peuvent être transportés.

vi. *Évaluation et surveillance des facteurs de risque relatifs au transport*

Le [RSA existant](#) n'inclut aucune exigence particulière d'évaluation des facteurs de risque. Cependant, la [Politique sur les animaux fragilisés](#) de l'ACIA contient des [Lignes directrices pour déterminer si un animal est apte au transport](#) qui donnent des consignes plus précises sur les animaux fragilisés et inaptes. Le [RSA révisé](#) inclut l'article « Évaluation et surveillance des facteurs de risque relatifs au transport », qui rend obligatoire pour les personnes intervenant dans le processus de transport (commis à l'expédition, transporteurs, commis à la réception) d'évaluer les risques pour le bien-être des animaux que l'on fait embarquer, confiner, transporter ou débarquer. Le règlement révisé inclut une liste de 11 facteurs de base à évaluer (p. ex. l'état actuel de l'animal; les états préexistants; l'estimation de la durée du transport et l'estimation de la durée de la privation d'aliments, d'eau salubre et de repos).

vii. *Manipulation des animaux*

Le [RSA existant](#) renvoie aux dispositions générales de manipulation des animaux durant le chargement et le déchargement. La [Politique sur les animaux fragilisés](#) contient des dispositions qui s'appliquent principalement à la manipulation des animaux non ambulatoires et des porcs stressés dans les abattoirs.

À titre de comparaison, le [RSA révisé](#) interdit les pratiques de manipulation inacceptables durant l'embarquement, le transport, le confinement et le débarquement et limitent l'utilisation des aiguillons électriques et autres dispositifs à effet similaire en interdisant leur application sur les régions sensibles du corps de l'animal, et si les animaux n'ont pas un passage libre pour se déplacer. Il y a aussi des exigences relatives à la manipulation pour déplacer les caisses contenant des animaux. Au même article sont également décrites les conditions d'utilisation des dispositifs d'embarquement et de débarquement et les inclinaisons maximales des dispositifs d'embarquement (rampes, glissières) selon l'espèce animale.

viii. Entassement et espace requis

Le [RSA existant](#) interdit aux personnes qui font embarquer ou qui transportent des animaux de les entasser dans des cageots, des conteneurs ou des véhicules d'une façon susceptible de les blesser ou de les faire souffrir indûment. Dans la [Politique sur les animaux fragilisés](#) de l'ACIA, les vétérinaires de l'agence ont l'instruction de noter tout indice que le bien-être d'animaux est compromis en raison d'un entassement excessif. Il existe aussi une disposition du RSA qui précise que les animaux doivent pouvoir se tenir debout dans leur position naturelle sans entrer en contact avec le pont ou le toit du véhicule.

Par comparaison, le [RSA révisé](#) comporte un article sur l'« Espace requis » qui définit des exigences de résultats. L'article exige aussi que les animaux puissent se tenir en tout temps en position debout avec les pieds sur le plancher, la tête relevée avec suffisamment d'espace pour pouvoir la bouger dans toutes les directions sans toucher le toit du véhicule ou le couvercle de la caisse. Les volailles doivent pouvoir demeurer en position accroupie ou assise sans toucher au couvercle de la caisse. Pour les autres espèces, l'animal doit pouvoir rester dans sa position préférée avec suffisamment d'espace pour bouger librement la tête dans toutes les directions. Une mesure prescriptive interdit aussi de déplacer des chevaux dans un véhicule ayant plus d'un pont.

Il y a aussi un article plus détaillé, intitulé « Entassement », qui interdit de surcharger les caisses et les véhicules. Il précise les conditions d'entassement en fonction du nombre d'animaux dans la caisse ou le véhicule. C'est le cas notamment quand l'animal ne peut rester dans sa position préférée ni ajuster la position de son corps pour se protéger de blessures ou éviter d'être écrasé ou piétiné; quand l'animal risque de présenter une hyperthermie, une hypothermie ou des engelures; ou quand l'animal risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir.

ix. Isolement

Le [RSA existant](#) adopte une approche prescriptive à l'égard de l'isolement; il est interdit de transporter ensemble des animaux d'espèces différentes ou de poids ou d'âge sensiblement différents, à l'exception d'une femelle allaitante accompagnée de son petit. De plus, chaque vache, truie et jument allaitante accompagnée de son petit doit être isolée des autres animaux durant le transport. D'autres dispositions s'appliquent spécifiquement aux groupes de taureaux, de verrats désarmés, de boucs et de béliers adultes, ainsi qu'à chaque verrat aux défenses non enlevées et à chaque étalon adulte.

Dans le [RSA révisé](#), l'approche prescriptive existante est remplacée par une disposition axée sur les résultats qui interdirait de faire embarquer, de confiner, de transporter ou de faire débarquer des animaux incompatibles, sauf s'ils sont isolés les uns des autres. Cette approche différente laisse plus de latitude pour garder ensemble des animaux qui sont plus calmes quand ils voyagent ensemble (30), ce que le RSA existant ne permet pas. Deux animaux sont jugés incompatibles si l'un d'entre eux risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir s'ils sont ensemble (32). Les préposés doivent être conscients de l'incompatibilité éventuelle entre les animaux et doivent les isoler en cas de doute (32). Le [guide d'interprétation](#) donne des exemples d'animaux qui devraient être isolés.

x. Aliments, eau salubre et repos

Le [RSA existant](#) comporte un article sur l'alimentation et l'abreuvement des animaux en transit; on y fixe des limites, qui varient selon l'espèce, à la durée pendant laquelle des animaux peuvent être enfermés dans un véhicule. Le règlement prescrit aussi des normes de soins des animaux que l'on fait débarquer pour alimentation, abreuvement et repos (AAR) afin de se conformer aux limites de durée du trajet. Les animaux doivent se reposer pendant au moins 5 heures. En outre, le règlement comprend des dispositions sur les enclos utilisés pour les animaux dans les installations d'AAR, qui encadrent notamment l'espace,

l'équipement d'alimentation et d'abreuvement, le plancher et le paillis/la litière, et la protection contre les intempéries.

Selon l'ACIA, le [RSA révisé](#) repose sur des études scientifiques par espèce relativement récentes qui n'étaient pas disponibles lors de l'adoption de la partie XII du RSA (30). L'ACIA affirme aussi que depuis, il y a eu des avancées considérables dans la détermination des besoins d'AAR des animaux pour les empêcher de souffrir de faim extrême, de déshydratation ou d'épuisement (30). Par conséquent, le RSA révisé redéfinit les intervalles pendant lesquels les animaux peuvent être sans AAR pour réduire leurs risques de souffrir, d'être blessés ou de mourir durant le transport. Le RSA révisé établit aussi de nouveaux intervalles maximaux différents de ceux du RSA existant. Le Tableau 14 permet de comparer les intervalles maximaux prescrits dans la version existante et la version révisée du règlement.

En plus d'établir de nouveaux intervalles durant lesquels les animaux peuvent rester sans AAR, le RSA révisé fait passer de 5 heures à 8 heures l'intervalle de repos minimal. Le RSA révisé comporte une option où les intervalles maximaux ne s'appliquent pas si les animaux sont transportés dans des véhicules spécialement équipés qui répondent à certains critères (p. ex. équipés pour permettre l'alimentation, l'abreuvement et le repos à bord du véhicule, la surveillance de la température et de l'humidité à bord et la ventilation forcée en plus de la ventilation passive ou naturelle) (30). Si ce n'est pas possible, il faut faire débarquer les animaux dans une aire de repos convenable.

Mentionnons aussi qu'il faut tenir compte à la fois des intervalles axés sur les résultats (aliments et eau en quantités suffisantes pour éviter un déficit nutritionnel ou une déshydratation; repos pour éviter l'épuisement) et des intervalles maximaux prescriptifs, car les exigences de temps et de résultats doivent être respectées (30). Si un animal devient déshydraté, qu'il commence à souffrir d'un déficit nutritionnel ou qu'il devient épuisé avant l'intervalle maximal prescrit pour les aliments, l'eau et le repos, il faut remédier à la situation avant de poursuivre le voyage (32).

En outre, l'ACIA affirme que la LTR et les règlements provinciaux sur les heures de service des conducteurs ont été pris en compte lorsque l'agence a rédigé les modifications réglementaires proposées en matière d'AAR, afin que les haltes routières des animaux et du conducteur puissent avoir lieu simultanément (33).

Tableau 14 : Comparaison des intervalles maximaux pour l'accès aux aliments et à l'eau dans le RSA existant et le RSA révisé (30)

Espèce et catégorie	RSA révisé (maximum d'heures)	RSA existant (maximum d'heures)
Animaux fragilisés	12	s.o.
Ruminants trop jeunes pour être exclusivement nourris de foin et de céréales	12 ¹¹	18
Poulets à griller, poules pondeuses de réforme et lapins	24 pour l'eau salubre; 28 pour les aliments	36
Bovins à viande et bovins laitiers et autres ruminants adultes pouvant être exclusivement nourris de foin et de céréales	36	48/52 ¹²
Autres animaux adultes monogastriques	36	36
Équidés et porcs	28	36
Volaille qui vient d'éclore	72 ¹³	72

¹¹ Ne peuvent être déplacés qu'une seule fois durant cette période.

¹² Pour les bovins, les moutons, les chèvres et autres ruminants, la norme attendue consiste à limiter à 48 heures la période d'enfermement durant le transport; la réglementation permet cependant d'allonger cette période jusqu'à 52 heures pour les ruminants dont la destination finale est au Canada et où ils pourront débarquer du véhicule, être nourris, abreuvés et se reposer.

¹³ À partir du moment de l'éclosion

xi. *Protection contre la ventilation inadéquate et les intempéries/Exposition aux choses nocives*

Le [RSA existant](#) indique que les animaux doivent être protégés contre une exposition indue aux intempéries et contre une ventilation insuffisante, ce qui s'applique à la fois aux véhicules et aux conteneurs. Les planchers des véhicules doivent aussi être couverts de sable ou pourvus de prises de pied sûres et/ou couverts d'un matériau de litière (p. ex. paille; copeaux de bois), lorsqu'il est prévu que les animaux seront enfermés pendant plus de 12 heures.

Le [RSA révisé](#) prévoit une approche axée sur les résultats qui interdit l'embarquement, le confinement, le transport ou le débarquement d'un animal s'il risque de souffrir, de subir une blessure ou de mourir en raison d'une ventilation inadéquate ou en raison de son exposition aux conditions météorologiques ou environnementales.

Le RSA révisé ajoute un nouvel article, « Exposition aux choses toxiques ou nocives », qui interdit l'embarquement, le confinement, le transport ou le débarquement d'un animal s'il risque d'être exposé à toute chose toxique ou nocive, y compris les gaz d'échappement du véhicule, qui est susceptible de lui causer des souffrances ou des blessures ou d'entraîner sa mort.

xii. *Véhicules et caisses*

Selon le [RSA existant](#), les animaux ne peuvent être transportés s'ils risquent de se blesser ou de souffrir indûment en raison de l'état du véhicule ou de la caisse de transport. Ces conditions s'étendent à la construction du véhicule ou de la caisse, et il faut s'assurer que des mesures ont été prises pour protéger les animaux contre les attaches, les angles et autres saillies avec lesquels ils peuvent être en contact. En outre, le règlement exige que les caisses soient construites et entretenues de manière à permettre aux animaux d'être nourris et abreuvés (au moment nécessaire) et inspectés. Ces caisses doivent indiquer qu'elles contiennent des animaux sur pied et préciser la position « à l'endroit » de la caisse, sauf si les animaux à l'intérieur sont facilement visibles. Les caisses d'animaux doivent être arrimées au véhicule de façon à empêcher leur déplacement durant le transport.

Le [RSA révisé](#) inclut des exigences semblables, mais plus globales, car elles utilisent à la fois des indicateurs prescriptifs et axés sur les résultats. En plus d'exiger que les véhicules et les caisses soient conçus, fabriqués, équipés, entretenus et utilisés pour éviter des souffrances, des blessures ou la mort aux animaux, des dispositions précisent que les véhicules et les caisses doivent convenir à l'espèce transportée, fournir une ventilation adéquate et empêcher les animaux de s'échapper. Plusieurs autres exigences pour les véhicules et les caisses de transport concernent les planchers (qui doivent éviter à l'animal de trébucher, de glisser et de tomber), la durabilité (le véhicule ou la caisse ne doit pas être susceptible de s'effondrer ou de basculer), la protection contre les éléments faisant saillie (têtes de boulons exposées, angles) et les objets non fixés. Il y a aussi des dispositions sur l'utilisation de matériaux de litière.

xiii. *Transfert de garde*

Le [RSA révisé](#) inclut un nouvel article, « Transfert de garde », qui interdit aux transporteurs de laisser un animal dans un établissement d'abattage ou un centre de rassemblement sauf si la personne qui a transporté l'animal avise par écrit le destinataire que l'animal y est rendu et qu'elle lui fournit un document qui contient les renseignements sur l'état de l'animal, la date, l'heure et le lieu où il a été alimenté, abreuvé et mis au repos pour la dernière fois, et la date et l'heure de son arrivée à l'établissement d'abattage ou au centre de rassemblement.

Le destinataire assume la garde de l'animal dès qu'il accuse réception de l'avis et du document. Avant l'accusé de réception, c'est le transporteur qui est responsable de l'animal (30). La formule de transfert de garde est laissée au choix des parties réglementées (32). Pour clarifier, le RSA révisé n'exige pas que le destinataire ou son représentant soit physiquement présent à l'arrivée des animaux (30).

xiv. *Connaissances et compétences/Formation*

Le [RSA existant](#) ne comporte aucune exigence de formation. Le [RSA révisé](#) comporte un article sur les « Connaissances et compétences » et un autre sur la « Formation ». L'article « Connaissances et compétences » s'applique à quiconque fait embarquer, confine, transporte ou fait débarquer des animaux, mais l'article « Formation » s'adresse aux *transporteurs commerciaux*¹⁴, qui sont tenus de former leurs employés et mandataires ou de veiller à ce qu'ils soient formés. Signalons que la formation s'applique aussi aux personnes « qui prennent part à la prise des décisions ou qui conseillent le conducteur du véhicule », comme les répartiteurs. (32)

Toute personne qui conduit ou fait conduire un véhicule ayant des animaux vivants à son bord doit être formée et connaître le comportement de l'espèce animale, les pratiques exemplaires d'embarquement et de débarquement, les méthodes de protection, la préparation du véhicule, y compris la préparation des aires d'attente des animaux pour le voyage prévu, la surveillance des animaux en fonction de leurs besoins, et la conduite en fonction du bien-être des animaux durant le transport (32). Le RSA révisé énumère les sujets précis à aborder durant la formation, dont : le comportement animal; la manutention des animaux, la contention et l'espace requis; et l'évaluation de la capacité de l'animal à endurer l'embarquement, le confinement, le transport et le débarquement. Une formation et un mentorat officiels sont offerts pour l'acquisition des compétences et des connaissances nécessaires (32).

xv. *Plan d'intervention*

Le [RSA existant](#) n'exige pas un plan d'intervention. Le [RSA révisé](#) inclut un article, « Plan d'intervention », qui prescrit aux transporteurs commerciaux et à quiconque transporte des animaux dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives d'avoir des plans d'intervention couvrant les retards imprévus ainsi que les situations où un animal devient fragilisé ou inapte durant l'embarquement, le confinement, le transport ou le débarquement. Les personnes tenues d'avoir un plan d'intervention doivent informer leurs employés et mandataires de l'existence de ce plan. Le [guide d'interprétation](#) donne un grand nombre de directives à ce sujet.

C. LOI ET RÈGLEMENT SUR LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS AU CANADA

En 2019, la *Loi et le Règlement sur l'inspection des viandes* ont été abrogés et intégrés au *Règlement sur la salubrité des aliments au Canada* (RSAC) entré en vigueur le 15 janvier 2019 (à quelques exceptions près, qui seront mises en œuvre progressivement sur une période de 12 à 30 mois) (34). En ce qui a trait au transport d'animaux vivants, la section 7 de la partie 6 couvre les « Produits de viande et animaux pour alimentation humaine ». Le traitement sans cruauté est abordé à la sous-section C. L'ACIA a élaboré des principes directeurs à l'intention des parties réglementées, comme les abattoirs et les usines, dans deux ressources principales : les [Lignes directrices sur les soins et la manipulation sans cruauté des animaux pour alimentation humaine à l'abattoir](#) (« lignes directrices sur les soins sans cruauté »); et les [Lignes directrices concernant les plans de contrôle préventif pour le bien-être des animaux et les autovérifications pour l'abattage des animaux destinés à l'alimentation](#) (« lignes directrices sur les PCP »). Ces deux jeux de

¹⁴ Pour les besoins du transport routier, le RSA révisé définit un transporteur commercial comme étant « le propriétaire d'un véhicule à moteur qui exploite, à des fins lucratives, une entreprise de transport d'animaux par voie terrestre ».

lignes directrices donnent beaucoup plus de détails que le règlement et sont donc les principales ressources que nous avons utilisées pour le présent rapport.

i. *Plan de contrôle préventif*

Un *plan de contrôle préventif pour le bien-être des animaux* est défini comme étant « une approche systémique du bon traitement et de l'abattage sans cruauté, documentée et vérifiable qui décrit en détail les mesures préventives relatives au bien-être des animaux (35) ». Les [lignes directrices sur les PCP](#) décrivent en détail les mesures de prévention écrites, qui comprennent, entre autres, la surveillance et les mesures correctives pour contrôler les écarts récurrents. On y trouve aussi des directives sur les audits de tierce partie et les autovérifications.

Les *lignes directrices sur les PCP* définissent plusieurs éléments clés d'un plan de contrôle préventif pour le bien-être des animaux. Les éléments suivants sont liés au transport :

- Une description des risques liés au bien-être des animaux, définis dans les lignes directrices comme étant les « risques susceptibles d'avoir une incidence sur le bien-être de l'animal, tels que les conditions dans lesquelles il est gardé, la manière dont il a été transporté de l'exploitation agricole à l'abattoir et y a été déchargé ou la manière dont il est traité et abattu »;
- « Les plans d'urgence relatifs au bien-être des animaux (procédures opérationnelles normalisées ou PON) qui traitent des événements et des situations d'urgence prévisibles et imprévisibles mais possibles pouvant survenir pendant la préparation du chargement, le chargement, le transport avant la réception des animaux, le temps passé à attendre le déchargement, le déchargement, la manutention dans les installations d'attente... ». Concernant les animaux qui sont encore dans des cages ou cageots, cela inclut le temps passé en attente, alors que les remorques sont stationnées, mais que les cages ou cageots n'ont pas encore été vidés, plus le temps passé dans les cages ou cageots après le débarquement de la remorque (35).

ii. *Exigences techniques du PCP pour les producteurs, les attrapeurs et les transporteurs*

Dans les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#), il est recommandé que la réception¹⁵ des animaux pour alimentation humaine fasse partie du PCP de l'établissement d'abattage, lequel doit énoncer clairement les conditions d'acceptabilité des animaux, en plus de la condition et de la santé des animaux à charger, du déchargement et du logement de ces animaux. Il y a aussi des directives sur les attentes concernant les producteurs, les attrapeurs et les transporteurs qui doivent figurer dans les PCP des établissements :

- Communiquer leurs attentes aux transporteurs en ce qui a trait au chargement, au transport et au déchargement;
- Définir des normes sur le transport sans cruauté et le bien-être des animaux à l'intention du « fournisseur » (p. ex. les transporteurs);
- Recevoir des lettres de garantie des parties (p. ex. les transporteurs) qui confirment qu'elles comprennent leurs responsabilités aux termes des lois pertinentes;
- Fournir des directives écrites à l'intention des transporteurs (et des préposés à la réception) concernant le déchargement et la manipulation des animaux, notamment les animaux non ambulatoires (à terre dans le camion);

¹⁵ Le mot « réception » n'est employé ni dans la *Loi sur la salubrité des aliments au Canada*, ni dans le *Règlement sur la salubrité des aliments au Canada* (RSAC). En général, le terme « réception », dans le contexte des exigences sur le bien-être des animaux du RSAC, indique que le titulaire de licence est responsable des animaux pour alimentation humaine reçus aux fins d'abattage à compter du moment où le camion transportant les animaux ou les conteneurs d'animaux arrivent aux barrières des lieux de l'établissement visé par la licence. Cela signifie aussi que le titulaire de licence doit s'assurer que du personnel est disponible pour recevoir et évaluer les animaux à leur arrivée (48).

- Fournir aux transporteurs : les critères d’aptitude des animaux au transport; des recommandations visant à réduire le stress pendant le chargement; des mises à jour en cas de changements dans les plans; et les numéros à composer en cas d’urgence;
- Planifier la livraison de manière à causer le moins de stress possible aux animaux;
- Fournir aux équipes de capture des volailles et aux transporteurs : des caisses (si l’établissement en possède); les dimensions des caisses; de l’aide pour calculer la densité de la charge; le temps prévu pour charger le lot; les critères d’aptitude des animaux au transport; des moyens pour raccourcir les délais de transport, surtout dans le cas des poules de réforme et lors de conditions météorologiques extrêmes; des recommandations visant à réduire le stress subi par les animaux pendant le chargement; des exigences relatives au chargement avec précaution des oiseaux afin d’éviter les blessures telles que les ecchymoses, les fractures et les dislocations de pattes.

iii. *Conception des installations de débarquement*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) couvrent la conception et l’entretien des rampes et des quais de débarquement, et en particulier, exigent que les installations de débarquement soient adaptées aux types, hauteurs et largeurs des véhicules servant à transporter les animaux à l’abattoir. Elles précisent aussi l’inclinaison maximale des rampes de débarquement (20 degrés pour les veaux et les porcs; 26 degrés pour les bovins et ovins adultes), ainsi que les dimensions des marches d’escalier.

iv. *Plan de contrôle préventif pour les animaux ambulatoires pour alimentation humaine*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) décrivent les éléments qui doivent faire partie du PCP écrit de l’établissement et qui concernent le bien-être des animaux dans les installations d’attente avant l’abattage. En ce qui concerne les *animaux ambulatoires pour alimentation humaine*, il est recommandé que le PCP pour le bien-être des animaux de l’exploitant de l’établissement comprenne des mesures pour que le déplacement et la manipulation des animaux occasionnent le moins d’inconfort et d’agitation possible afin de prévenir toute détresse ou douleur évitable. Il est également recommandé de gérer les heures d’arrivée des transporteurs par temps chaud afin de commencer le déchargement des animaux dans les 30 minutes (dans les 15 minutes pour les lapins) suivant l’arrivée et de le terminer dans l’heure qui suit, et de planifier les chargements de manière à éviter les files d’attente de camions.

v. *Transport et conduite des animaux/Matériel d’aide à la manipulation*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) couvrent le transport et la conduite des animaux, ainsi que l’utilisation de matériel d’aide à la manipulation. Toute personne responsable du déplacement des animaux doit être « compétente, patiente, respectueuse des animaux et bien informée sur le comportement normal » des différents animaux. Sont énumérés dans cette section les instruments qui ne sont pas considérés comme des dispositifs sans cruauté et qu’il ne faut donc jamais utiliser, ainsi que les solutions de rechange jugées acceptables. Il y a aussi des lignes directrices sur l’utilisation d’aiguillons électriques.

vi. *Manipulation des animaux non ambulatoires et fragilisés*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) et leurs sous-sections donnent des directives aux établissements pour que leurs PCP écrits pour le bien-être des animaux contiennent des dispositions sur la manipulation des animaux non ambulatoires et fragilisés, y compris à bord de véhicules de transport. Des procédures doivent être définies pour manipuler les animaux fragilisés (dont les porcs stressés), ceux qui sont réticents à se déplacer ou qui ne peuvent le faire, et ceux qui tombent à terre pendant le débarquement. Il y a aussi des directives détaillées sur les porcs stressés, afin que les sujets très stressés ne subissent pas un stress supplémentaire.

vii. *Manipulation des animaux en cage, cageot ou autre module*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) comportent une assez longue section sur la manipulation des animaux dans des caisses (volailles et lapins). La section couvre le déchargement et le déplacement manuels et automatisés des caisses, ainsi que les gestes à éviter pour prévenir la douleur ou la détresse évitable. Il y a aussi des exigences sur l'apport de nourriture et d'une source d'hydratation quand les animaux sont gardés plus de 12 heures avant d'être abattus. Des directives de manipulation sont également fournies pour le retrait des volailles et des lapins des caisses.

viii. *Aires pour les animaux en cage ou en cageot*

Les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) donnent aussi des directives aux établissements d'abattage au sujet des aires d'attente pour les animaux transportés dans des caisses. Les caisses peuvent être placées dans des installations fixes comme les hangars et les cours ou rester à bord des véhicules. La section porte surtout sur les installations à l'intérieur de l'établissement, mais certains éléments visent aussi les installations pour les animaux qui attendent dans des caisses à bord d'un véhicule. En particulier, les installations d'attente devraient être conçues, construites, entretenues et utilisées pour réduire le bruit et protéger les animaux des intempéries. Il faut tenir compte des besoins des animaux qui se trouvent au centre, ainsi que de ceux qui sont près des bords, en utilisant un système de ventilation efficace et en protégeant les animaux contre les courants d'air.

ix. *Document d'information concernant la volaille*

Un [Document d'information concernant la volaille](#) (36) a été préparé. Également appelé « fiche d'élevage » (ou fiche de troupeau), le document une fois rempli offre aux abattoirs l'assurance que les dangers possibles ont été pris en compte et qu'ils ont, dans la mesure du possible, été contrôlés ou prévenus à la ferme et durant le transport. Des fiches d'élevage pour les poulets, les dindons et d'autres catégories de volailles ont été élaborées par des organismes nationaux et par quelques associations de producteurs provinciales. Les fiches d'élevage doivent inclure des informations détaillées qui peuvent être fournies par les producteurs, les chefs des équipes de capture et/ou les transporteurs.

Au sujet du transport, le *Document d'information concernant la volaille* doit indiquer l'heure à laquelle a commencé l'attrapage des oiseaux pour le chargement et l'heure du dernier accès à la nourriture et à l'eau avant le chargement. Les établissements peuvent choisir de recueillir des informations supplémentaires, comme l'heure à laquelle s'est terminée la capture pour chaque véhicule, l'heure à laquelle a commencé le déchargement, ainsi que le nombre d'oiseaux et de caisses expédiés. Il faut également qu'une copie préliminaire de la fiche soit envoyée à l'abattoir trois ou quatre jours avant la capture, et qu'une copie remplie accompagne le lot. Il y a aussi des consignes à respecter lorsque plusieurs envois du même lot sont transportés vers le même établissement ou à différents établissements d'abattage, et lorsque différents protocoles de retrait des aliments sont utilisés. Si un troupeau arrive à l'établissement d'abattage sans une fiche d'élevage remplie, l'établissement a trois options, dont celle de reporter l'abattage.

x. *Document d'information équine*

Plusieurs guides sont en cours de mise au point pour appuyer le *Règlement sur la salubrité des aliments au Canada* (RSAC) (37), dont l'un couvrira l'utilisation prescrite d'un *Document d'information concernant les équidés* (également appelé Document d'information équine [DIE]). L'utilisation d'un DIE était auparavant abordée dans le *Manuel des méthodes de l'hygiène des viandes* (MMHV). L'[Annexe E : Document d'information équine](#) du MMHV restera un point de repère jusqu'à ce que le guide du RSAC soit actualisé. Le guide énumère les éléments de base qui doivent figurer ou être entrés dans un DIE pour tout équidé présenté à l'abattage au Canada, peu importe s'il vient du Canada ou s'il est importé. Le DIE comporte une

clause de déclaration par un « agent provisoire¹⁶ » pour que l'équidé soit présenté à l'abattage avec des antécédents médicaux complets.

xi. *Véhicules et conteneurs pour le transport des animaux*

Il est prescrit, tant dans le *Règlement sur l'inspection des viandes* récemment révoqué que dans le RSAC, que les véhicules et l'équipement doivent être propres et dans un état salubre. L'exigence que les cageots et autres conteneurs servant au transport des oiseaux soient nettoyés avant le transport et nettoyés et désinfectés avant de quitter l'établissement d'abattage agréé figurait déjà dans le [MMHV](#). Les directives actuelles du RSAC ne donnent pas d'orientations semblables, mais l'ACIA a indiqué que des directives à l'industrie sur le nettoyage et la désinfection des conteneurs avant de quitter l'établissement d'abattage figureront dans un futur guide de *Construction et équipement des établissements d'abattage de la volaille*.¹⁷

d. **LOIS PROVINCIALES SUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX**

Même si le RSA a compétence sur le transport des animaux à l'échelle inter- et intraprovinciale, certaines provinces ont aussi adopté des exigences semblables :

- **[Loi et Règlement sur la protection des animaux \(Alberta\)](#)** – L'article « Transportation of Animals » (Transport des animaux) comprend plusieurs exigences qui couvrent : les animaux inaptes; l'interdiction d'entassement; le chargement; la manutention durant le chargement; les exigences visant les véhicules, ainsi que les véhicules inadaptés; l'isolement; et les haltes routières. Les similarités sont nombreuses entre le règlement albertain et le RSA existant. Par contre, ces similarités prendront fin en février 2020, quand le RSA révisé entrera en vigueur, après quoi l'article « Transportation of Animals » du règlement de l'Alberta ne sera plus conforme au RSA révisé; dans certains cas, il lui sera directement opposé (p. ex. au sujet des haltes de repos).
- **[Règlement sur les normes de protection des animaux \(Terre-Neuve-et-Labrador\)](#)** – Étant donné que des codes de pratiques ont été adoptés, les propriétaires d'animaux d'élevage, ainsi que les propriétaires ou exploitants d'endroits où vivent ou séjournent des animaux d'élevage, doivent se conformer aux codes de pratiques propres à chaque filière (ceux-ci sont identifiés). L'annexe A indique l'édition pertinente des codes ou des normes adoptés dans le règlement. Sur les 25 codes ou normes énumérés, 12 sont des codes à la ferme du CNSAE publiés jusqu'en 2018 inclusivement. Notons qu'une exception, à l'article 4, précise que sauf indication contraire, les dispositions et les annexes des codes concernant le transport ne sont pas adoptées par règlement.
- **[Règlement sur le transport de la Loi sur les animaux destinés à la recherche \(Ontario\)](#)** – Le règlement 25 (Transport) s'applique au transport d'animaux utilisés ou destinés à être utilisés par un service de recherche. Il couvre le bétail, défini comme étant les bovins, les chèvres, les chevaux, les moutons ou les porcs. La plupart des dispositions ont trait aux véhicules et aux cages ou conteneurs servant au transport des animaux. Le règlement prescrit aussi des exigences à respecter en transit, comme la protection contre les intempéries; l'apport de nourriture et d'eau en fonction des besoins des animaux; et la nécessité qu'une personne compétente s'occupe des animaux pendant le transit.
- **[Règlement sur les normes de soins et les normes administratives \(Ontario\)](#)** – Ce règlement indique que tout animal doit être transporté d'une manière qui garantisse sa sécurité physique et son bien-être général. Il ne contient aucune norme particulière sur le transport du bétail ou des animaux de ferme.
- **[Règlement sur le bien-être animal \(Île-du-Prince-Édouard\)](#)** – Pour les animaux commerciaux, ce règlement cite les codes de pratiques par leur nom à l'annexe B et précise que les propriétaires d'animaux commerciaux doivent les respecter. La liste de l'annexe B inclut « le *Code de pratiques pour le soin et la*

¹⁶ Défini comme étant une personne « responsable des soins d'un équidé depuis son achat pour fin d'abattage jusqu'à l'arrivée de l'animal à l'établissement d'abattage au Canada ».

¹⁷ Message personnel de la/du spécialiste du programme national de l'ACIA reçu par courriel le 11 avril 2019

manipulation des animaux de ferme – Transport, publié par le CNSAE (2001)¹⁸ ». En outre, le règlement comporte des articles sur le chargement et le déchargement des animaux commerciaux.

- **Loi (2018) et Règlement sur la protection des animaux (Saskatchewan)** – Selon une disposition de la loi, une personne qui a « la garde ou le contrôle d'un animal » est jugée en avoir la responsabilité aux fins de la partie 2 (« Animal Care Duties »); une telle personne est jugée se conformer à la loi, et un animal n'est pas considéré comme étant en détresse, si l'animal est manipulé conformément à un code de pratiques¹⁹. Au sujet de cet article, le règlement cite les normes, les codes de pratiques et les lignes directrices prescrits dans la partie 2, qui sont jugés acceptables aux fins de la loi. Ces codes sont les 12 codes à la ferme du CNSAE élaborés jusqu'en 2018 inclusivement, ainsi que les deux autres codes à la ferme élaborés par le CRAC (cerfs d'élevage et chèvres). Est également énuméré à la partie 2 « le *Code de pratiques pour le soin et la manipulation des animaux de ferme – Transport*, publié par le CNSAE (2001)²⁰ ».
- **Règlement sur l'inspection et le transport du bétail (Saskatchewan)** – Ce règlement stipule que pour transporter du bétail (bovins, chevaux, moutons, chèvres, porcs et bisons), il faut détenir un manifeste et/ou un permis pour le bétail, dont les exigences varient selon le genre d'animaux, leur destination et leur inspection ou non avant le voyage. Le bétail transporté en Saskatchewan en provenance de l'Alberta ou du Manitoba doit être accompagné par les documents prescrits (manifeste, connaissance). Le règlement indique aussi que des services d'inspection du bétail sont fournis aux endroits où ils sont jugés nécessaires. Le transport du bétail ne peut commencer avant qu'un permis pour le bétail et les autres documents nécessaires ne soient délivrés.

Le règlement inclut aussi des exigences relativement détaillées sur les véhicules de transport du bétail qui couvrent (notamment) la hauteur libre, les planchers, les rampes, la ventilation (dont les conditions à diverses plages de température) et l'isolement des animaux. L'annexe B présente des exigences détaillées sur l'espace requis par animal selon l'espèce. En outre, une disposition indique que lorsqu'on fait débarquer des animaux pour qu'ils soient nourris et abreuvés après être restés à bord d'un véhicule pendant 12 heures, il faut attendre 5 heures avant de les embarquer de nouveau.

e. LOIS PROVINCIALES SUR LA VENTE D'ANIMAUX D'ÉLEVAGE

Comme mentionné plus haut, le transport des animaux est réglementé par la partie XII du RSA, peu importe la province ou le territoire à travers lesquels les animaux sont transportés, ou leurs points d'origine et de destination. Il règne toutefois une certaine incertitude quant à l'autorité réglementaire sur le soin des animaux lorsqu'on les fait débarquer pour des périodes relativement courtes dans des sites transitionnels (marchés aux enchères et parcs de vente).

Le [code de pratiques pour le transport](#) existant (CRAC, 2001) indique : « *Au cours du trajet, les animaux sont soumis à une inspection conformément au règlement sur le transport de la Loi sur la santé des animaux. Cela comprend les périodes pendant lesquelles ils sont gardés aux marchés à bestiaux et dans les parcs de groupage, si ce n'est pas leur destination finale. Ainsi, le transport débute au moment du chargement au point d'origine, se poursuit durant la vente et le rechargement aux marchés à bestiaux et dans les parcs de groupage et se termine après le déchargement au point de destination final.* » (Section 2.1.2)

Depuis la publication de ce code, on se demande si le temps passé dans les sites transitionnels fait réellement partie du processus de transport, et donc s'il est encore régi par la partie XII existante, ou si le processus de transport se termine quand les animaux sont déchargés. Dans ce dernier cas, les normes de soins aux animaux pendant leur séjour dans des sites transitionnels seraient de compétence provinciale. Leur rechargement pour

¹⁸ N.B. : le code cité est publié par le CRAC et non le CNSAE.

¹⁹ Appelé par son nom dans la partie 2 du règlement.

²⁰ N.B. : le code cité est publié par le CRAC et non le CNSAE.

une destination ultérieure serait considéré comme un nouveau mouvement de transport, et le début du processus de chargement serait de nouveau assujéti aux dispositions de la partie XII du RSA.

Mentionnons que dans le [guide d'interprétation](#) du RSA révisé, « les centres de rassemblement (marchés aux enchères, parcs de groupage, installations d'attente indépendantes associées à des établissements d'abattage) » sont inclus dans la description des « parties réglementées » (« Qui sera assujéti à ce règlement? »). En outre, les dispositions sur le « Transfert de garde » visent aussi les animaux laissés dans les centres de rassemblement. Qui plus est, le *Résumé de l'étude d'impact de la réglementation* indique que pour faire appliquer le règlement, l'ACIA continuera de surveiller et d'observer les animaux dans des lieux stratégiques, notamment des abattoirs agréés par les gouvernements fédéral et provinciaux, des parcs de groupage, des aéroports, des postes frontaliers, des contrôles routiers aléatoires et des marchés aux enchères (30).

Certaines provinces, mais pas toutes, ont des règlements portant spécifiquement sur le soin des animaux dans les parcs de vente ou les marchés aux enchères; dans certains cas, les provinces qui réglementent les marchés à bestiaux mettent l'accent sur les aspects financiers et commerciaux de ces sites. Voici un résumé très succinct des règlements provinciaux qui touchent au soin des animaux dans les marchés à bestiaux :

- **[Loi et Règlement sur la protection des animaux \(Alberta\)](#)** – La loi comprend un article sur les « tâches de soins aux animaux » : les personnes qui possèdent ou qui s'occupent d'un animal doivent s'assurer que celui-ci : a suffisamment de nourriture et d'eau; reçoit les soins appropriés s'il est blessé ou malade; est protégé contre les températures extrêmes; et bénéficie d'un abri, d'une ventilation et d'un espace adéquats.

Le règlement comprend des dispositions pour les marchés à bestiaux et les centres de rassemblement qui encadrent, en partie, le soin et la manutention du bétail dans ces marchés. Il interdit aussi le déchargement des animaux inaptes ou des animaux qui souffrent indûment. Enfin, certaines dispositions limitent (à 144 heures) le temps que les animaux peuvent passer dans un marché à bestiaux et prescrivent qu'ils doivent disposer d'un espace, d'un abri, de nourriture, d'eau et de litière en quantités suffisantes au bout de 48 heures.

- **[Loi et Règlement sur le soin des animaux \(Manitoba\)](#)** – On y précise ce que les exploitants de marchés à animaux commerciaux ou de centres de rassemblement doivent faire s'ils reçoivent un animal inapte ou qui souffre indûment (signaler l'animal aux autorités ou l'euthanasier). Ils incluent aussi des exigences d'information pour les marchés à animaux commerciaux et les centres de rassemblement. La loi intègre également les codes de pratiques et d'autres normes à titre de référence.
- **[Règlement sur les normes de protection des animaux \(Terre-Neuve-et-Labrador\)](#)** – Comme mentionné à la section précédente, les codes de pratiques ont été adoptés par réglementation avec des exceptions générales liées aux sections sur le transport et aux annexes des codes, sauf indication contraire. Dans le cas du code pour les bovins laitiers du CNSAE, l'annexe A, intitulée « Section 7 – Parcs de rassemblement et de vente », a été adoptée; les propriétaires de bovins laitiers, ainsi que les propriétaires ou les exploitants des endroits où vivent ou séjournent des bovins laitiers, doivent donc se conformer à la plupart des sections du code de pratiques pour les bovins laitiers du CNSAE, y compris à l'[annexe A](#).
- **[Loi sur la Société de protection des animaux de l'Ontario et Règlement sur les normes de soins et normes administratives \(Ontario\)](#)** – La loi inclut une disposition qui prescrit aux propriétaires d'animaux, ainsi qu'aux personnes qui ont la garde ou les soins d'un animal, de se conformer aux normes de soins prescrites. Le règlement exige que les animaux reçoivent une quantité adéquate et appropriée de nourriture et d'eau, et qu'ils disposent d'aires de repos et de couchage adéquates et appropriées.
- **[Loi et Règlement sur la vente à l'encan du bétail \(Ontario\)](#)** – Cette loi interdit aux exploitants de rassembler plus de bétail pour une vente à l'encan qu'il ne leur est possible de loger, nourrir, abreuver et soigner sans

entassement excessif ni risque de blessures. En outre, chaque compartiment destiné à abriter le bétail doit être pourvu d'installations d'abreuvement.

Le règlement interdit de loger des animaux malades ou blessés, ou de déplacer des animaux malades ou blessés en les traînant sur le sol ou en les tirant par la tête, les cornes, le cou, les pieds ou la queue. Le règlement prévoit aussi la détention par les autorités des animaux non ambulatoires trouvés dans des véhicules. Si un animal est détenu, il ne peut être transporté, sauf si un vétérinaire émet un certificat de transport direct pour abattage ou si le conducteur s'arrange pour que l'animal reçoive les soins immédiats d'un vétérinaire.

- **Règlement sur le bien-être animal (Île-du-Prince-Édouard)** – Ce règlement interdit le déchargement d'animaux inaptes dans un marché commercial ou un parc de groupage. Il comporte aussi un article intitulé « Commercial Markets » (Marchés commerciaux) qui encadre, en partie, le soin et la manutention du bétail dans les marchés commerciaux. Enfin, il contient des dispositions qui limitent (à 144 heures) la durée pendant laquelle il est possible de garder des animaux dans les marchés à bestiaux, et prescrit qu'ils doivent disposer d'un espace, d'un abri, de nourriture, d'eau et de litière en quantités suffisantes au bout de 36 heures.
- **Règlement sur la vente aux enchères d'animaux vivants (Québec)** – Ce règlement, adopté en vertu de la [Loi sur la protection sanitaire des animaux](#), couvre surtout les permis et les aspects financiers, l'inspection et la saisie des animaux malades, ainsi que les documents prescrits. Quelques articles portent sur le bien-être animal; toutefois, au lieu d'être rédigées dans une perspective de normes de soins, ces articles portent sur les normes de construction et d'équipement des installations. Par exemple, il y a des exigences sur les enclos (qui doivent être aménagés de façon à ce que les animaux puissent se coucher sans être entassés); l'isolement; et l'aménagement des compartiments et accessoires de manière à prévenir les chutes et les blessures.

Le règlement prescrit aussi des « emplacements obligatoires », comme une aire de réception et un enclos de séjour pour les animaux avant leur expédition. L'aire de réception doit être adaptée à tous les genres de véhicules transportant des animaux et avoir des surfaces de plancher antidérapantes. L'enclos de séjour avant l'expédition doit répondre aux normes de construction de l'aire de réception et être en plus muni d'abreuvoirs et de mangeoires. Le règlement ne dit cependant rien sur la durée pendant laquelle les animaux peuvent être gardés sans être nourris ni abreuvés. Enfin, le règlement prescrit des appareils pour le nettoyage des véhicules et des équipements qui servent au transport ou au débarquement des animaux.

- **Loi (2018) et Règlement sur la protection des animaux (Saskatchewan)** – Comme mentionné plus haut, cette loi contient une disposition selon laquelle une personne qui a « la garde ou le contrôle d'un animal » est jugée en avoir la responsabilité aux fins de la partie 2 (« Animal Care Duties »); une telle personne est jugée se conformer à loi, et un animal n'est pas considéré comme étant en détresse, si l'animal est manipulé conformément à un code de pratiques²¹. Les tâches de soins aux animaux (« Animal Care Duties ») comprennent l'apport de nourriture et d'eau, de soins vétérinaires quand ils sont nécessaires, la protection contre la chaleur ou le froid « préjudiciables », et des exigences concernant les espaces où les animaux sont gardés et la possibilité pour les animaux de faire de l'exercice.

Au sujet de cet article, le règlement cite les normes, les codes de pratiques et les lignes directrices prescrits dans la partie 2, qui sont jugés acceptables aux fins de la loi. Ces codes sont les 12 codes à la ferme du CNSAE élaborés jusqu'en 2018 inclusivement, ainsi que les deux autres codes à la ferme élaborés par le CRAC (cerfs d'élevage et chèvres).

- **Règlement sur l'inspection et le transport du bétail (Saskatchewan)** – Ce règlement porte sur les conditions dans lesquelles il faut détenir des permis de transport et/ou des manifestes pour le bétail, conjointement

²¹ Appelé par son nom dans la partie 2 du règlement.

avec les inspections des animaux. Pour le bétail (bovins, chevaux, moutons, chèvres, porcs et bisons) transporté dans des marchés à bestiaux, des copies des manifestes obligatoires pour le bétail doivent être présentées à l'exploitant du marché. Le règlement n'inclut pas de normes de soins des animaux gardés dans des sites transitionnels.

- **Règlement sur les négociants d'animaux (Saskatchewan)** – La majeure partie de ce règlement porte sur les permis et les aspects financiers (p. ex. cautionnements; paiement des droits d'inspection) visant les négociants d'animaux. Certaines dispositions portent cependant aussi sur le bien-être des animaux. À titre d'exemples : les installations doivent convenir aux genres et à la taille des animaux manutentionnés, et ne pas comporter de saillies pouvant les blesser; certains types d'animaux (p. ex. ceux qui sont malades ou infirmes) doivent être placés dans des enclos séparés; les surfaces de plancher doivent empêcher les animaux de glisser; l'éclairage doit être suffisant pour permettre l'inspection des animaux; et il doit y avoir une aire de quarantaine pour les animaux infirmes ou malades. Aucune disposition ne porte sur la nourriture ou l'eau à fournir aux animaux après une période déterminée.

f. IDENTIFICATION ET TRAÇABILITÉ DES ANIMAUX D'ÉLEVAGE

La [partie XV](#) (Identification des animaux) du [Règlement sur la santé des animaux](#) (RSA) du Canada précise les exigences d'identification des bovins, des bisons, des moutons et des porcs, ainsi que les exigences de déclaration des déplacements de ces animaux. En vertu de ce règlement, quiconque est propriétaire d'un animal ou en a la possession, la garde ou la charge des soins doit déclarer certains types d'identification des animaux et d'informations sur leurs déplacements à l'aide de systèmes approuvés qui varient selon l'espèce.

Bien que l'identification des animaux d'élevage à des fins de traçabilité s'applique principalement aux propriétaires d'animaux, les transporteurs d'animaux d'élevage devront être au fait du programme et de certaines des interdictions et des exigences qui les concernent. Pour aider les transporteurs d'animaux d'élevage, l'ACIA a publié un guide intitulé [Exigences pour les transporteurs d'animaux d'élevage - Programme d'identification et de traçabilité des animaux d'élevage](#). Voici un aperçu général des exigences actuelles :

- Les bovins, les bisons et les moutons ne peuvent être déplacés de leur ferme d'origine, ou de toute autre installation après qu'ils aient quitté la ferme d'origine, à moins qu'ils soient identifiés à l'aide d'une étiquette approuvée. La seule exception concerne les bovins et les bisons expédiés vers une installation d'étiquetage approuvée;
- Pour les porcs, plusieurs exigences et exceptions portent sur les déplacements de porcs d'une ferme à l'autre, ainsi que sur les porcs que l'on transporte vers des salles d'encan, des foires agricoles, des centres d'insémination et des parcs de rassemblement.

Un projet de règlement doit être publié par anticipation dans la partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2019 (38). Il devrait étendre les exigences d'identification aux chèvres et aux cervidés (p. ex. cerfs d'élevage et wapitis). Il introduirait l'exigence de déclarer les déplacements de bovins, de bisons, de moutons, de chèvres et de cervidés à l'intérieur des frontières du Canada. Enfin, il exigerait l'identification des exploitations où des animaux d'élevage sont gardés et réduirait le délai prévu pour déclarer les déplacements d'animaux d'élevage, leur abattage et l'élimination des carcasses (38).

L'utilisation de manifestes sur papier pour assurer la traçabilité des animaux d'élevage n'est pas exigée pour la plupart des espèces à l'heure actuelle; des documents peuvent cependant être exigés pour certains types de déplacements d'animaux. La Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan exigent actuellement des manifestes pour les déplacements d'animaux d'élevage (39). Une stratégie plus cohérente d'utilisation de manifestes pour les animaux d'élevage, qui réponde aux exigences de traçabilité, pourrait être incluse dans les modifications réglementaires proposées (40), et l'on s'attend à ce que des documents sur les déplacements soient exigés quand le nouveau règlement entrera en vigueur (39).

g. RÈGLEMENTS SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ

Les transporteurs routiers sous réglementation fédérale sont astreints au [Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail](#), qui prescrit l'utilisation de dispositifs de protection contre les chutes pour les personnes qui travaillent à une hauteur de plus de 2,4 m au-dessus du sol ou du niveau permanent sûr le plus proche. Les employeurs des personnes qui participent au chargement et/ou à la capture des poulets à chair, et ceux qui doivent recouvrir (p. ex. avec une bâche) un chargement de conteneurs de volailles vivantes pourraient devoir s'assurer qu'ils respectent les règlements de santé et de sécurité fédéraux et/ou provinciaux. La [Poultry Service Association](#) (PSA) a publié les documents [Broiler Chicken Industry Safe Work Practices](#) et [Turkey Safe Work Practices Manual](#), qui expliquent les règles et recommandent des pratiques de travail sécuritaires pour certaines tâches liées à l'industrie.

a. RÈGLEMENTS ET PROCÉDURE D'IMPORT-EXPORT ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

i. *Importation au Canada*

Le site Web de l'ACIA permet d'en savoir davantage sur les [Politiques pour l'importation d'animaux vivants](#). En général, des permis d'importation sont nécessaires pour les bovins (y compris les bovins importés en vertu du Programme des bovins d'engraissement sous restriction), les bisons, les moutons et les chèvres, ainsi que des certificats zoosanitaires officiels. Les importations de porcs et de volailles peuvent se faire sans permis, mais elles comportent d'autres exigences, dont la délivrance de certificats zoosanitaires officiels.

Les formalités aux frontières varient légèrement selon l'espèce et les types d'animaux. Pour certains animaux, il suffit de se présenter au personnel de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), qui peut ensuite demander une inspection du chargement par l'ACIA si l'on observe des cas de non-conformité ou des problèmes de bien-être. Pour d'autres animaux, il faut d'abord se présenter à l'ASFC, après quoi il est obligatoire de faire inspecter le chargement par le vétérinaire au point d'entrée. Dans certains cas, il faut faire des arrangements préalables pour que les animaux puissent être inspectés dès l'arrivée du véhicule. Pour certaines espèces, les sceaux officiels du Département américain de l'Agriculture (USDA) ou de l'ACIA doivent être apposés à la sortie de tous les camions ou remorques.

Les transporteurs n'ont pas besoin de demander eux-mêmes les permis ou certificats exigés pour les animaux qu'ils transportent, mais ils doivent savoir ce que l'on attend d'eux aux postes frontaliers, quand les inspecteurs/vétérinaires de l'ACIA sont de service, et s'il faut prendre rendez-vous pour les inspections. On peut refuser l'entrée aux chargements qui contiennent des animaux morts ou inaptes au transport en raison de souffrances indues.

ii. *Exportation aux États-Unis*

Le Répertoire des documents d'orientation ([chapitre 5 : Exportations destinées aux États-Unis](#)) du Manuel du vétérinaire accrédité de l'ACIA décrit en détail ce qui est exigé pour exporter des animaux aux États-Unis. Des permis d'importation américains peuvent être nécessaires, selon le type de volailles ou de bétail transportés. On ne demande toutefois pas de permis d'importation si les animaux sont présentés pour importation aux États-Unis à l'un des postes frontaliers terrestres désignés (

Tableau 15), et si les animaux répondent à certaines exigences. Les services d'inspection étant limités à certains points d'entrée, on conseille aux exportateurs et/ou aux transporteurs d'avertir à l'avance le vétérinaire de l'USDA²² ou de l'APHIS²³ de l'arrivée des animaux aux postes frontaliers terrestres où les animaux entreront aux États-Unis. Si un permis d'importation est nécessaire, il est en règle générale obtenu par l'exportateur (et non par le transporteur), et c'est le transporteur qui le présente au point d'entrée.

²² Département de l'Agriculture des États-Unis

²³ Service d'inspection de la santé des animaux et des végétaux des États-Unis

Tableau 15 : Points d'entrée américains désignés comme ayant les installations nécessaires à l'inspection des animaux provenant du Canada

État	Point d'entrée	État	Point d'entrée	État	Point d'entrée
Idaho	Eastport	Montana	Opeim	Dakota du Nord	Pembina
Maine	Houlton	Montana	Raymond	Dakota du Nord	Portal
Maine	Jackman	Montana	Sweetgrass	Vermont	Derby Line
Michigan	Detroit	New York	Alexandria Bay	Vermont	Highgate Springs
Michigan	Port Huron	New York	Champlain	Washington	Oroville
Michigan	Sault Ste-Marie	New York	Niagara Falls	Washington	Sumas
Minnesota	Baudette	Dakota du Nord	Dunseith		

b. RÈGLEMENT AMÉRICAIN SUR LE TRANSPORT DES ANIMAUX (TITRE 49, ARTICLE 80502, É.-U.)

Selon ce qu'on appelle dans l'industrie la règle américaine des 28 heures, l'article [80502 : Transportation of Animals \(titre 49 du Code of Federal Regulations \[CFR\]\)](#), les animaux doivent être nourris, abreuvés et se reposer après 28 heures de trajet. Cette règle date de 1918, quand la majeure partie du bétail était transporté par chemin de fer. En 2003, l'USDA en a fait une nouvelle interprétation, qui en étend l'application aux chargements d'animaux par la route (41). Essentiellement, cette règle interdit d'enfermer des animaux dans un véhicule pendant plus de 28 heures consécutives sans les décharger pour qu'ils reçoivent de la nourriture, de l'eau et du repos. La règle permet cependant de prolonger les 28 heures à 34 ou 36 heures dans certaines circonstances. En outre, elle ne s'applique pas quand les animaux sont transportés dans des véhicules où ils ont de la nourriture, de l'eau, de l'espace et la possibilité de se reposer.

c. TRANSPORT DES CHEVAUX DE BOUCHERIE

i. Programme américain de transport des chevaux de boucherie

En 2001, le Service d'inspection de la santé des animaux et des végétaux des États-Unis (APHIS) a établi un [programme de transport des chevaux de boucherie \(SHTP\)](#) régi par le [titre 9, partie 88 du CFR](#), pour que les chevaux destinés à être abattus à des fins commerciales soient transportés de façon sûre et sans cruauté. Le règlement prévoit une surveillance intérieure et internationale complète des déplacements des chevaux originaires des États-Unis à destination des abattoirs par l'utilisation de certificats de propriété/d'expédition (Owner/Shipper Certificates) et d'une étiquette correspondante sur le dos de l'animal. Les certificats sont prélevés par les fonctionnaires du pays hôte dans les abattoirs au Canada.

Le règlement comporte des exigences sur : l'isolement (p. ex. pour les étalons ou les chevaux agressifs) durant le transport; l'alimentation, l'abreuvement et le repos avant l'embarquement; la durée totale pendant laquelle les chevaux peuvent être enfermés dans les véhicules sans nourriture ni eau; l'espace jugé suffisant; et l'interdiction des remorques à double pont (depuis 2006). En outre, le règlement interdit le transport des chevaux dans certaines conditions liées à leur santé ou à leur âge (p. ex., chevaux incapables de marcher ou de porter leur poids sur les quatre membres; chevaux aveugles; poulains de moins de 6 mois; juments susceptibles de mettre bas durant le voyage).

ii. Importation de chevaux pour abattage immédiat

Un certificat officiel de l'USDA doit être délivré pour [les chevaux entrant au Canada des États-Unis pour abattage](#). Immédiatement après leur entrée au Canada, ces chevaux doivent être envoyés directement du point d'entrée canadien, dans un camion fermé à l'aide d'un témoin d'inviolabilité et en vertu d'un permis de transport, vers leur destination, à un abattoir agréé par l'ACIA. Les chevaux doivent figurer sur le certificat zoosanitaire et être décrits en détail (couleur, avec marques distinctives, marques de la tête et des membres, autres marques, marquages, etc.), et ils doivent avoir une identification numérique facilement visible (p. ex. étiquette à la crinière, sur le dos ou sur un collier). Chaque animal du lot doit porter un numéro différent, et ce numéro doit figurer sur le certificat zoosanitaire, à côté de la description

écrite. Le propriétaire/transporteur doit prendre les dispositions nécessaires avec le personnel de l'ACIA pour l'inspection requise au point d'entrée. Les animaux qui proviennent des États-Unis doivent être accompagnés du formulaire VS 10-13 (Owner/Shipper Certificate Fitness to Travel to a Slaughter Facility).

iii. *Points d'entrée désignés à la frontière pour les chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage*

L'ACIA a des [points d'entrée désignés](#) par lesquels doivent transiter tous les chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage qui entrent au Canada en provenance des États-Unis par la route (Tableau 16). Les points d'entrée désignés sont munis d'installations de déchargement appropriées pour les chevaux, et des vétérinaires de l'ACIA sont sur place. Les chargements ne sont acceptés que pendant les heures normales de travail des employés de l'ACIA. Les chargements de chevaux *destinés à l'engraissement* doivent être dédouanés par l'Agence des services frontaliers du Canada et peuvent être envoyés à des inspecteurs de l'ACIA. Les chargements de chevaux *destinés à l'abattage* doivent être inspectés par des vétérinaires de l'ACIA à la frontière. Les transporteurs doivent prendre un rendez-vous pour une inspection au moins 24 heures avant leur arrivée au point d'entrée.

Tableau 16 : Points d'entrée désignés par l'ACIA pour les chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage qui entrent au Canada

Point d'entrée de l'ACIA	Point d'entrée correspondant aux États-Unis	Point d'entrée de l'ACIA	Point d'entrée correspondant aux États-Unis
Kingsgate, BC	Eastport, ID	Windsor, ON	Detroit, MI
Coutts, AB	Sweetgrass, MT	Niagara Falls (Queenston), ON	Lewiston, NY
North Portal, SK	Portal, ND	Saint-Bernard-de-Lacolle, QC	Champlain, NY
Sarnia (Point Edward), ON	Port Huron, MI	Woodstock, NB	Houlton, ME

Partie 8 : Attentes et initiatives imposées par l'industrie

a. PROTOCOLES DE BIOSÉCURITÉ

La biosécurité est le terme accepté utilisé pour décrire les mesures de protection nécessaires contre l'introduction et la propagation de maladies. Les [principes fondamentaux de la biosécurité](#) reposent sur trois piliers : i) la gestion de l'accès (désigner des zones distinctes et contrôler les entrées dans ces zones et les déplacements entre celles-ci); ii) la gestion de la santé des animaux (p. ex., planifier les arrivées d'animaux, les surveiller et repérer les signes de maladie); et iii) la gestion des opérations (p. ex., gérer le fumier; éliminer les carcasses; nettoyer les bâtiments, l'équipement et les véhicules).

i. Normes nationales de biosécurité à appliquer à la ferme

En collaboration avec les associations de producteurs et d'autres acteurs, l'ACIA élabore des normes, des protocoles et des [stratégies nationales en matière de biosécurité](#) qui visent à protéger les ressources animales. Les associations/organisations canadiennes de producteurs de bétail et de volaille ont mis au point des plans de biosécurité et/ou des stratégies de mise en œuvre de ces plans pour leurs membres.

Les transporteurs doivent connaître les protocoles de biosécurité lorsqu'ils chargent ou qu'ils déchargent des animaux à la ferme. Par exemple, les véhicules peuvent devoir être nettoyés ou assainis selon des protocoles particuliers, les conducteurs peuvent devoir suivre la procédure indiquée avant d'entrer dans certaines zones, ou dans certains cas, ils peuvent ne pas avoir l'autorisation de sortir du véhicule.

ii. Comité consultatif de la biosécurité du transport du bétail, de la volaille et des carcasses

En 2016, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), les gouvernements provinciaux et les organismes de l'industrie ont créé le [Comité consultatif de la biosécurité du transport du bétail, de la volaille et des carcasses](#) afin d'élaborer une norme de biosécurité pour le secteur des services. Publiée en 2018, la [Norme nationale de biosécurité pour le transport du bétail, de la volaille et des carcasses d'animaux](#) a été élaborée afin d'encourager les entreprises commerciales ainsi que les conducteurs indépendants à incorporer des mesures de biosécurité dans leurs pratiques de transport (42). Des documents de vulgarisation sur les mesures de biosécurité spécifiques au transport des porcs, des équidés, des bovins et des volailles ont aussi été élaborés, chacun avec des recommandations de biosécurité générales et propres à l'espèce transportée.

b. PROGRAMME CLT (TRANSPORT CANADIEN D'ANIMAUX D'ÉLEVAGE)

[Transport canadien d'animaux d'élevage \(CLT\)](#) est un cours normalisé qui offre un agrément reconnu partout au Canada et aux États-Unis. Il s'agit d'une initiative de l'industrie pour assurer une responsabilisation accrue et une amélioration des pratiques de manipulation des animaux d'élevage durant le transport. CLT offre actuellement quatre programmes d'agrément pour cinq espèces : bovins et moutons; porcs; chevaux; et volailles. Chaque module couvre tous les aspects du transport : le préchargement, le chargement, le temps de transport et l'arrivée à destination. Les cours portent sur le bien-être animal, la réglementation, les techniques de manipulation et le comportement des animaux, l'équipement et la préparation aux urgences. Ils sont offerts en salle de classe et en ligne.

De nombreux transporteurs canadiens d'animaux d'élevage sont maintenant agréés par CLT (43). L'outil [CLT Verified](#) peut être utilisé pour vérifier l'agrément d'un transporteur de bétail ou de volaille ou de ses conducteurs.

c. FORMATION DE LA POULTRY SERVICE ASSOCIATION

La [Poultry Service Association](#) (PSA), conjointement avec le [Conseil canadien des transformateurs d'œufs et de volailles](#) (CCTOV), a publié récemment l'édition 2017 du [Manuel de manipulation et de transport de la volaille](#),

qui met l'accent sur le bien-être de la volaille et se veut un outil de formation. Le manuel est disponible au Canada par l'entremise du CCTOV, auquel les lecteurs peuvent aussi s'adresser s'ils ont des questions sur la formation.

En plus des obligations de formation sur le bien-être que les abattoirs doivent respecter en vertu du *Règlement sur l'inspection des viandes* (RIV), la plupart des abattoirs de volailles canadiens demandent que le personnel des fournisseurs de services avec qui ils font affaire (p. ex. les équipes de capture et les transporteurs) suive une formation semblable²⁴.

d. FORMATION D'ANIMAL CARE TRAINING (ÉTATS-UNIS)

[Animal Care Training \(ACT\)](#) est un site de formation en ligne basé aux États-Unis; exploité par le Beef Cattle Institute, il comprend des troupes de formation sur le [transport des bovins de boucherie](#) et sur le [bien-être animal dans les marchés à bestiaux](#) (entre autres publics cibles). Le programme de transport [BQA \(Beef Quality Assurance\)](#), un programme de formation et d'agrément établi sous les auspices de l'organisme Beef Quality Assurance, promeut de bonnes techniques de manipulation et de transport des bovins. Les transporteurs de bétail canadiens qui ont des activités aux États-Unis peuvent choisir l'agrément du programme américain pour leurs conducteurs à des fins de marketing.

e. PROGRAMME D'AGRÈMENT DE TRANSPORT QUALITY ASSURANCE

Transport Quality Assurance ([TQA](#)) est un programme de formation et d'agrément basé aux États-Unis pour les producteurs, les préposés et les transporteurs de porcs. Lancé en 2002, TQA a été révisé à trois reprises afin d'offrir les renseignements les plus actuels et les plus scientifiques possibles sur la manipulation et le transport sans cruauté des porcs (44). Dans la dernière édition du [guide TQA](#), on indique que plus de 29 000 préposés et transporteurs possèdent la formation TQA.

Les usines de transformation du porc aux États-Unis exigent que les conducteurs qui livrent des porcs soient agréés par TQA. Les transporteurs de porcs canadiens qui se rendent dans les abattoirs américains doivent donc s'assurer que leurs conducteurs possèdent cet agrément. La plupart des transformateurs de porc fédéraux et provinciaux au Canada, sinon tous, demandent aussi une preuve de formation TQA ou CLT aux conducteurs qui leur livrent des porcs.

²⁴ Conversation personnelle avec la Poultry Service Association le 17 février 2017

Partie 9 : Considérations relatives à la portée du code pour le transport du CNSAE

Les besoins des animaux sur le plan du bien-être durant le transport sont les mêmes quels que soient le lieu ou le type d'installations au point d'origine ou à destination. Dans un pays aussi vaste et aussi diversifié que le Canada, le transport des animaux présente de nombreux défis. Pour compliquer les choses, les animaux peuvent être déplacés localement (à l'intérieur d'une municipalité ou vers une municipalité voisine), à l'intérieur d'une province, dans une province voisine, dans plusieurs provinces ou à l'étranger.

De plus, les animaux peuvent être déplacés d'une phase de production à l'autre vers des fermes ou des installations possédées par le même producteur, ou vers des fermes où ils changent de propriétaire. Le bétail peut être embarqué et transporté vers des sites transitionnels, où il peut être débarqué et vendu pour ensuite être embarqué de nouveau et transporté vers une autre destination à court terme (comme un encan de bétail), à long terme (un parc d'engraissement) ou finale (un abattoir).

Dans cette partie, il est question des aspects qui compliquent le processus de transport et qui nécessitent un examen attentif, surtout lorsqu'il s'agit de déterminer la portée du code pour le transport du CNSAE. Le Tableau 19 et les sections suivantes présentent des mises en contexte et des considérations relatives à la portée du code, dont certaines devront être discutées plus avant.

a. PARCS DE RASSEMBLEMENT/DE GROUPAGE

Les parcs de groupage sont généralement des aires d'attente à court terme où de petits lots d'animaux semblables sont rassemblés, puis chargés pour être transportés vers d'autres destinations. Cela permet aux petits producteurs d'expédier leurs animaux avec ceux d'autres fermes à bord de véhicules commerciaux, ce qui peut être préférable pour le destinataire ultime (p. ex. une usine de transformation).

Les parcs de groupage peuvent être possédés et exploités par les organismes de commercialisation d'une filière (p. ex. l'office provincial) afin d'offrir un service aux producteurs. Ou des organismes de commercialisation peuvent confier les services de rassemblement à des tiers, comme les transporteurs, au nom de leurs producteurs membres. Ou encore, des producteurs peuvent former une coopérative pour exploiter ensemble un parc de groupage répondant à leurs besoins collectifs. Selon le type d'exploitation, les parcs de groupage peuvent être des entreprises à but lucratif, des services à valeur ajoutée parallèles à d'autres activités (comme le transport) ou des organismes sans but lucratif (comme une coopérative de producteurs).

Les parcs de groupage sont utilisés pour le bétail, dont les bovins, les porcs, les moutons et les lapins. Dans le cas des porcs de marché, l'utilisation des parcs de groupage a diminué ces dernières années pour des raisons de biosécurité, mais il existe encore un important besoin de fusionner les petits chargements de truies de réforme et de verrats dans des parcs de groupage.

Étant donné que les parcs de groupage sont des sites transitionnels (les animaux ne sont pas logés dans ces parcs à titre permanent) et qu'ils existent principalement pour permettre des économies d'échelle dans le transport, ils sont considérés comme faisant partie du processus de transport. Toutefois, comme il existe divers modèles de propriété de ces sites, il est difficile de déterminer s'ils devraient être visés ou non par le code pour le transport.

b. MARCHÉS AUX ENCHÈRES ET PARCS DE VENTE

Dans la partie 5, nous donnons un aperçu des mesures législatives provinciales qui protègent le bien-être des animaux dans les marchés aux enchères et les parcs de vente, soit explicitement, soit dans le cadre des lois et/ou des règlements qui les chapeautent. Comme ces installations servent généralement à accueillir des animaux à court terme, et que les animaux y séjournent entre deux mouvements de transport, le code pour le

transport du CNSAE offre la possibilité de protéger le bien-être des animaux lors des voyages où ils sont débarqués et embarqués de nouveau pour être vendus. D'un point de vue juridique, les exploitants pourraient être réputés avoir la possession des animaux. Vu les conséquences possibles sur le bien-être de ce maillon manquant dans la chaîne du transport, il est important que la portée ou l'envergure du code pour le transport du CNSAE soit clairement définie en ce qui a trait aux marchés aux enchères et aux parcs de vente.

Précisons que l'inclusion des sites de mise en marché du bétail n'est pas un concept nouveau dans les codes de pratiques canadiens. Les codes de pratiques pour les chèvres (CRAC, 2003) et pour les bisons (CRAC, 2001) comportent des sections sur les marchés à bestiaux (chèvres) et les marchés aux enchères (bisons) qui couvrent : les installations; le soin des animaux blessés, malades et handicapés; et l'attente et la manipulation des animaux. Dans ces deux codes, on précise que lorsqu'on fait attendre des chèvres/bisons pendant plus de 24 heures, il faut les nourrir et les abreuver adéquatement dans un espace recouvert de litière et suffisamment grand pour que tous les animaux puissent s'y étendre confortablement. Le code de pratiques pour les cerfs d'élevage (CRAC, 1996) comprend une très brève section sur les encans.

L'un des codes élaborés selon le processus du CNSAE comprend aussi une section sur les sites transitionnels. L'annexe A du code pour les bovins laitiers (« Parcs de rassemblement et de vente [encan] ») est tirée du code antérieur, car on y fait référence dans certains règlements provinciaux sur les enchères de bestiaux. L'annexe donne des directives sur les installations (construction, entretien), sur le traitement des bovins inaptes (identification, signalement, isolement), ainsi que sur les aires d'attente et la manipulation des bovins laitiers. Elle n'inclut toutefois aucune disposition sur les normes de soins aux animaux, comme l'alimentation, l'abreuvement ou la litière à fournir quand les bovins sont gardés dans ces endroits.

Au Canada, les marchés à bestiaux sont représentés par l'Association canadienne des marchés à bestiaux ([Livestock Markets Association of Canada](#), LMAC), une association sans but lucratif d'entreprises de commercialisation du bétail. En ce qui concerne le bien-être animal, l'un des objectifs déclarés de l'association est d'offrir une formation convenable aux employés pour que tout le bétail consigné soit manipulé sans cruauté et reçoive les soins appropriés [traduction libre]. Les membres de l'association sont des entreprises privées de commercialisation du bétail (la LMAC n'est pas un organisme national d'associations provinciales) qui s'étendent de l'Ontario à la Colombie-Britannique. Il existe aussi des associations provinciales de marchés aux enchères et/ou de marchés à bestiaux.

Un grand nombre d'espèces sont consignées et vendues dans les marchés à bestiaux : les bovins (veaux, bouvillons et génisses de boucherie, génisses, taureaux et vaches, vaches de boucherie, veaux commerciaux, bovins d'engraissement et de long engraissement, vaches laitières, vaches [laitières] amouillantes); les moutons; les chèvres; les chevaux; et les porcs.

C. POSTES D'ALIMENTATION, D'ABREUVEMENT ET DE REPOS

Les postes d'alimentation, d'abreuvement et de repos (AAR) sont utilisés lors du transport d'animaux sur des distances qui dépassent les limites réglementaires prévues dans le RSA (voir page 23). Les installations où l'on fait débarquer les animaux doivent respecter les exigences particulières du RSA. Le règlement permet toutefois l'alimentation, l'abreuvement et le repos des animaux à bord des véhicules si ceux-ci sont convenablement équipés. On trouve deux sites d'AAR dans le Nord de l'Ontario (Thunder Bay et Marathon).

D'ordinaire, les coûts associés aux activités d'AAR obligatoires sont assumés par le transporteur, qui en tient compte dans les tarifs de ses services de transport.

Les postes d'AAR étant des sites transitionnels qui font clairement partie du processus de transport, leur utilisation devra être abordée dans le code de pratiques pour le transport du CNSAE. Le soin des animaux serait visé par le code, mais on se demande s'il devrait aussi aborder les structures matérielles des postes

d'AAR. Les exigences du RSA au sujet des endroits où les animaux sont débarqués à des fins d'alimentation, d'abreuvement et de repos peuvent être consultées à la page 23 du présent document.

d. PARCS D'ENGRASSEMENT

Les parcs d'engraissement sont des installations gérées où l'on offre au bétail des régimes d'engraissement en prévision de l'abattage. Souvent, ces parcs sont situés près d'usines de transformation et d'abattoirs industriels. Ils sont principalement utilisés dans les industries du bœuf, de la viande chevaline et du mouton.

Les parcs d'engraissement peuvent être détenus et exploités par des intérêts privés en tant qu'entreprises distinctes, ou détenus par des fermes ou des usines de transformation. Les engraisseurs de bovins sont généralement rémunérés par les propriétaires des animaux, qui en conservent la propriété jusqu'à l'abattage.

Au Canada, l'industrie des parcs d'engraissement de bovins est représentée par l'[Association nationale des engraisseurs de bovins](#), qui inclut des [membres provinciaux](#) du Québec, de l'Ontario et des quatre provinces de l'Ouest. Nous n'avons pas trouvé d'organismes nationaux semblables pour d'autres espèces. Les codes de pratiques (du CNSAE) pour les bovins de boucherie et pour les équidés comprennent chacun une section sur la régie des soins de santé dans les parcs d'engraissement, et le code de pratiques pour les moutons énumère les parcs d'engraissement parmi les divers systèmes utilisés pour élever des moutons. C'est pourquoi les soins dans les parcs d'engraissement sont mentionnés dans toutes les sections pertinentes de ce dernier code.

Contrairement aux parcs de groupage, aux marchés aux enchères, aux parcs de vente et aux postes d'AAR, les parcs d'engraissement ne sont pas considérés comme des sites transitionnels dans le processus de transport. Ils représentent plutôt des installations d'hébergement à long terme où les animaux sont gardés jusqu'à ce qu'ils soient expédiés à l'abattoir. La question de la portée est donc un peu plus facile à déterminer, car le soin des animaux gardés dans des parcs d'engraissement relève de la responsabilité des engraisseurs de bovins.

e. ATTENTE À BORD DU VÉHICULE AU POINT DE DESTINATION FINAL

Le mot *final* désigne les points de destination qui n'impliquent pas la nécessité (presque) immédiate de réembarquer les animaux pour les transférer ailleurs. Un point de destination final peut être un établissement d'abattage, un parc d'engraissement, un pâturage ou une autre ferme. La plupart des codes de pratiques propres aux filières comprennent des sections qui décrivent les normes de soins à respecter par le producteur quand il reçoit du bétail ou de la volaille dans une installation qu'il exploite. Cela permet une transition relativement homogène entre les codes de pratiques à la ferme et le code pour le transport. Il faudrait cependant clarifier la transition entre ce qui est couvert par le code pour le transport et après l'arrivée des animaux à l'abattoir.

Pour les abattoirs inspectés par le gouvernement fédéral, les [lignes directrices sur les soins sans cruauté](#) du RSAC définissent les « installations d'attente » comme étant l'aire de l'établissement où les animaux sont logés avant l'abattage. Cela comprend les aires où sont gardés les oiseaux ou les lapins en cage ou en cageot, ainsi que les étables, les corrals, les enclos, les enclos d'attente et les parcs d'engraissement, pour nommer certains des exemples énumérés dans la définition (34).

Les abattoirs doivent avoir une capacité suffisante d'enclos (ou d'aires d'attente) pour que les animaux puissent être déchargés en temps opportun et qu'ils ne soient ni entassés, ni exposés aux éléments (y compris le manque de ventilation à bord d'un véhicule de transport stationnaire). De plus les lignes directrices recommandent aux établissements d'avoir un plan d'urgence pour assurer la protection du bien-être des animaux en cas de retard de l'abattage, afin d'éviter que la capacité de logement ne soit dépassée. Le plan doit notamment indiquer d'autres lieux convenables où les animaux peuvent être déchargés, abattus ou logés temporairement.

Les lignes directrices indiquent aussi que les installations d'attente pour les animaux en cage ou en cageot comprennent le hangar d'entreposage des animaux vivants, l'aire de réception des animaux vivants, la cour, ainsi que « les lieux de stationnement des camions en attente de leur déchargement ». En outre, les installations d'attente doivent être « conçues, entretenues et utilisés pour réduire le bruit et protéger les animaux des intempéries ». Il y a aussi des directives détaillées pour les installations d'attente des animaux dans des cageots, dont la nécessité d'une ventilation efficace à tous les niveaux de la pile de cageots ou de modules, durant les périodes où les températures et les niveaux d'humidité sont élevés.

En l'absence d'un code de pratiques pour les animaux après leur arrivée à l'abattoir, il y a des éléments à considérer pour déterminer la portée du code pour le transport du CNSAE en ce qui a trait à l'attente à bord des véhicules dans les abattoirs :

- Le soin des animaux après leur débarquement des véhicules (p. ex. bovins, porcs) ou après qu'ils sont retirés de leurs cage (p. ex., volailles, lapins) devient la responsabilité de l'abattoir, car ces animaux seront gardés *dans des installations d'attente*. Ainsi, les animaux qui ne sont plus à bord des véhicules ou dans des cages de transport ne seraient pas du ressort du code pour le transport du CNSAE.

Il faut déterminer si le code pour le transport du CNSAE s'applique :

- aux animaux qui arrivent dans des cages ou des cageots, lorsque les conteneurs chargés restent à bord du camion ou de la remorque en attendant que l'abattoir soit prêt à les traiter. Ces animaux sont encore considérés comme étant en transit (selon les directives réglementaires du RSA), mais le soin et la responsabilité de ces animaux appartiendraient probablement à l'abattoir; le véhicule devrait donc être garé dans une aire protégée qui répond aux lignes directrices pour les établissements d'abattage.
- aux animaux qui arrivent dans des véhicules (p. ex., bovins, porcs) à l'établissement d'abattage et qui sont gardés à bord des véhicules en attendant que l'abattoir soit prêt à les faire débarquer.

f. RETRAIT DE NOURRITURE À LA FERME

Le retrait de nourriture à la ferme est une pratique courante pour de nombreuses espèces d'animaux de marché pour des raisons de salubrité des aliments et de bien-être animal. Pour certaines espèces, les usines de transformation indiquent aux producteurs quand la nourriture doit être retirée. De nombreux codes propres aux filières contiennent des dispositions (soit des exigences, soit des pratiques recommandées) sur le retrait de nourriture avant le transport conjointement avec la durée prévue du trajet (Tableau 17).

Certains pensent qu'il s'agit d'une « zone grise » qu'il est impossible de pleinement prendre en compte, que ce soit dans les codes de pratiques des filières (producteurs) ou dans le code pour le transport. Les défenseurs du bien-être animal craignent que le bien-être des animaux ne soit fragilisé si les codes sont incapables d'adapter les périodes de retrait de nourriture avant le transport pour réduire la durée totale du jeûne des animaux. Les producteurs sont préoccupés par la limite de temps attachée au jeûne (p. ex., 18 ou 24 heures), car ils ne peuvent pas prédire pendant combien de temps les animaux seront en transit et que, dans bien des cas, ils sont obligés par les abattoirs de retirer la nourriture à une heure désignée. Les transporteurs ont exprimé des préoccupations du fait de ne pas pouvoir contrôler la durée du jeûne au cours du processus de transport, car le « retrait de nourriture à la ferme » se pratique à la ferme.

Les comités d'élaboration des codes (CÉC) du CNSAE dans chaque filière ont résolu la question de diverses façons; certains ont imposé des exigences, d'autres ont recommandé des pratiques, et d'autres encore ont combiné les deux. Certains CÉC ont indiqué que c'est une question qui doit être réglée dans le code de pratiques pour le transport, ce qui signifie qu'il faudra en déterminer par rapport aux conséquences de l'AAR durant le processus de transport selon le début du jeûne.

g. TRANSFERT DES ANIMAUX ENTRE LES PHASES DE PRODUCTION

La plupart des espèces de bétail et de volaille passent à travers divers stades de production avant leur mise en marché. Il peut exister différentes unités de production sur la même ferme; des unités peuvent être situées relativement proches les unes des autres, ou à plusieurs heures de distance. Les animaux peuvent être

Tableau 17 : L'alimentation/le retrait de nourriture avant le transport dans les codes existants (avril 2019)

Code de pratiques	Exigences (E) et pratiques recommandées (RP) liées au retrait de nourriture
Cerfs d'élevage (CRAC, 1996)	Ann. 4 Vous ne devez pas charger un animal pour un trajet de plus de 24 heures sans d'abord l'alimenter et l'abreuver au moins 5 heures avant le chargement.
Chèvres (CRAC, 2003) ²⁵	6.9.2 Les chèvres que l'on prévoit transporter pendant plus de 24 heures doivent être nourries et abreuvées dans les 5 heures précédant le départ. Il faudrait porter une attention particulière aux jeunes chèvres et aux chevreaux ainsi qu'aux chèvres gravides et en lactation. Il faudrait permettre aux animaux au pis qui accompagnent leur mère de s'allaiter à intervalles appropriés sans être dérangés. 6.9.3 On a besoin de plus de recherches pour déterminer les durées maximum de transport acceptables et les quantités souhaitables d'aliments, d'eau et de repos pour les chèvres. {Mention des exigences d'AAR dans le RSA}. Il est recommandé d'offrir des aliments, de l'eau et du repos à des intervalles ne dépassant pas 24 heures et de prévoir des périodes de repos d'au moins 8 heures.
Bovins laitiers (CNSAE, 2009) ²⁶	E : Les animaux laitiers doivent être alimentés et abreuvés dans les 5 heures précédant leur chargement si la durée prévue de leur confinement dépasse 24 heures à partir du moment du chargement.
Équidés (CNSAE, 2012)	E : Le cheval doit être alimenté et abreuvé dans les 5 heures précédant l'embarquement si la durée prévue de son transport (confinement) excède 24 heures à partir de l'embarquement.
Moutons (CNSAE, 2012)	E : Les moutons doivent être nourris pendant la période de 5 heures précédant immédiatement le chargement à moins que la durée du confinement de l'animal dans le véhicule soit de moins de 24 heures à compter de l'heure du chargement (consulter le <i>Règlement sur la santé des animaux</i>).
Bovins (CNSAE, 2013)	E : Tout bovin transporté pendant plus de 24 heures doit recevoir des aliments et de l'eau dans les 5 heures avant l'embarquement.
Porcs (CNSAE, 2014)	PR : Éviter de nourrir les porcs de marché au moins 5 heures avant de les transporter mais la durée de la mise à jeun ne doit pas dépasser plus de 24 heures avant l'abattage.
Œufs d'incubation, reproducteurs, poulets et dindons (CNSAE, 2016)	E : Le retrait de nourriture avant le transport doit être géré de manière à minimiser la période pendant laquelle les oiseaux sont sans nourriture. PR : Éviter d'alimenter les oiseaux au moins 3 heures et préférablement 6 heures avant la capture. Viser à ce que les oiseaux soient sans aliments pas plus de 24 heures avant l'heure d'abattage prévue.
Poulettes et pondeuses (CNSAE, 2017)	E : Le retrait de nourriture avant le transport doit être géré de manière à minimiser la période pendant laquelle les oiseaux sont sans nourriture. PR : Retirer la nourriture des poules en fin de ponte au moins 3 heures et pas plus de 8 heures avant l'heure de capture prévue.
Veaux lourds (CNSAE, 2017)	PR : Fournir un accès continu à l'eau jusqu'au moment du chargement.
Lapins (CNSAE, 2018)	6.3 Pour des raisons de salubrité des aliments destinés aux humains, le retrait des aliments des lapins à la ferme a généralement lieu de 4 à 6 heures avant le chargement. Il faut cependant tenir compte de la durée totale du transport pour que les lapins ne restent pas sans nourriture ni eau pendant plus de 24 heures. E : Les lapins doivent avoir accès à de l'eau jusqu'au début du chargement dans les cages de transport.

²⁵ Examen du code, à l'aide du processus du CNSAE, effectué en 2019

²⁶ Examen du code effectué en 2019

déplacés en petits nombres dans de petits véhicules ou dans des camions gros porteurs remplis. Les unités de production d'animaux d'élevage sont par exemple les fermes et/ou les exploitations spécialisées dans la reproduction et/ou la mise bas, le sevrage, la croissance et l'engraissement. Les poussins et les dindonneaux sont transportés des couvoirs aux fermes avicoles, qui peuvent couvrir un ou plusieurs stades de production. Par exemple, dans l'industrie ovicole, les poussins sont transférés dans des poulaillers de poulettes, puis entre 17 et 19 semaines plus tard, dans des poulaillers de ponte qui peuvent ou non se trouver sur la même propriété.

Il semble relativement simple de déterminer la portée du code pour le transport en ce qui a trait au transfert des animaux entre les phases de production : les transferts qui impliquent un trajet sur le réseau routier public sont couverts, et ceux qui ont lieu exclusivement à la ferme ne sont pas couverts.

h. CHALEUR OU FROID EXTRÊME

À l'exception des poussins et des dindonneaux transportés dans des véhicules en atmosphère contrôlée appartenant aux couvoirs, le bétail et la volaille sont transportés pour la plupart dans des camions, remorques ou conteneurs ventilés. Cela peut les rendre vulnérables aux conditions environnementales comme le froid ou la chaleur extrême.

Par temps froid, les remorques peuvent être équipées d'un ensemble de panneaux qui recouvrent la plupart des événements pour garder les animaux au chaud. De même, les remorques à volailles ou à petits animaux transportés dans des conteneurs ou des cageots peuvent être couvertes avec des bâches. Par temps chaud, on peut vaporiser de l'eau sur les animaux de la remorque pour les garder au frais, et le conducteur garde le véhicule en mouvement pour maintenir la circulation de l'air dans la remorque. Les ventilateurs montés sur remorque peuvent aussi aider par temps chaud, bien que leur usage ne soit pas très répandu en Amérique du Nord.

Étant donné que le chargement à la ferme est abordé dans les codes propres aux filières, on a intégré dans ces codes, à différents degrés, des mesures de protection du bétail et de la volaille durant le chargement et/ou à bord des véhicules. Par exemple, la plupart des codes recommandent d'effectuer le transport le soir ou la nuit par temps chaud afin d'éviter de voyager aux heures les plus chaudes de la journée; par temps froid, on peut charger et empiler les cageots à volaille dans le poulailler, puis les monter à bord du véhicule quand la capture est terminée, afin d'empêcher que les oiseaux ne prennent froid dans le véhicule.

En ce qui a trait à la portée des codes cependant, l'un des grands défis du code pour le transport et des codes propres aux filières est d'élaborer des directives pour atténuer l'impact des conditions environnementales dans les décisions de chargement et de transport. Autrement dit, à quel moment devrait-on retarder ou reporter le chargement et le transport au lieu d'expédier les animaux en prenant des dispositions spéciales? Et qui a la responsabilité et/ou l'obligation de prendre une telle décision? L'enjeu est compliqué par le fait que, dans bien des cas, les abattoirs ont programmé le ramassage des animaux à la ferme de manière à leur permettre de décaler l'arrivée des chargements en fonction des calendriers d'abattage et de la capacité des installations d'attente. Les chargements programmés qui arrivent en retard ou qui n'arrivent pas peuvent causer des problèmes considérables à l'abattoir. Pratiquement tous les codes propres aux filières comportent des mesures pour atténuer l'impact des conditions météorologiques exceptionnelles durant le chargement et le transport, mais quelques-uns seulement vont jusqu'à décrire les conditions dans lesquelles il est déconseillé ou interdit de procéder au chargement et au transport (Tableau 18).

Tableau 18 : La décision de retarder ou de reporter le transport dans des conditions météorologiques exceptionnelles dans les codes existants (juin 2017)

Code de pratiques	Exigences (E) et pratiques recommandées (PR) liées à la décision de retarder le transport dans des conditions de chaleur ou de froid extrême
Cerfs d'élevage (CRAC, 1996)	5.9.2 Lorsque la température ambiante excède 30 °C, il ne faut pas transporter les cerfs à moins de prendre des dispositions spéciales pour les rafraîchir (p. ex. arrosage régulier des animaux à l'aide d'un boyau, air climatisé ou installation de glace là où l'écoulement de l'air rafraîchira le conteneur).
Moutons (CNSAE, 2012)	E : Le producteur doit tenir compte des conditions atmosphériques dans ses dispositions de transport.
Porcs (CNSAE, 2014)	Ann. M Transport des porcs : Seuils de sécurité pour le bétail en fonction des conditions climatiques – Niveaux d'humidité relative (%) : 4) Lorsque la température est supérieure à 37,8 °C (100 °F), il y a DANGER. Prévoir le moment du chargement de manière à éviter les heures les plus chaudes et éviter de circuler durant les heures de pointe. Il est recommandé de rafraîchir les porcs avant de les charger (ex. : par brumisation ou vaporisation). 5) Si la température est supérieure à 37,8 °C (100 °F) et que l'humidité relative est au-dessus de 30 %, il s'agit d'une situation d'URGENCE, et les expéditions de porcs doivent être reportées jusqu'à ce que les conditions redeviennent plus modérées.
Bisons (CNSAE, 2017)	PR : Songer à embarquer les animaux le soir pour éviter le stress thermique causé par les bouchons de circulation et/ou le transport longue distance par temps extrêmement chaud et humide.
Veaux lourds (CNSAE, 2017)	PR : Dans des conditions atmosphériques extrêmes, reporter ou retarder l'expédition. PR : Par temps chaud, éviter de charger les animaux pendant la période la plus chaude de la journée.
Lapins (CNSAE, 2018)	PR : Par temps chaud ou humide, éviter de transporter les animaux aux heures les plus chaudes de la journée.

i. TRANSPORT INTERNATIONAL

Comme mentionné plus haut, le transport d'animaux vivants entre le Canada et les États-Unis est non négligeable, et beaucoup de ces déplacements impliquent des trajets de longue durée. En ce qui a trait à la portée du code pour le transport du CNSAE, il faudra décider si les chargements en provenance du Canada vers les États-Unis et/ou les chargements en provenance des États-Unis vers le Canada devraient être considérés différemment les uns des autres, ou par rapport aux expéditions à l'intérieur du Canada.

j. TRANSPORT SPÉCIALISÉ : COUVOIRS

Les couvoirs sont des installations spécialisées qui reçoivent des œufs fécondés en provenance d'exploitations de reproducteurs de volaille, puis qui stockent, mettent en incubation et font éclore les œufs. Les couvoirs transportent ensuite les poussins et dindonneaux nouvellement éclos vers les fermes dans des véhicules spécialement conçus pour le transport des oisillons. Les couvoirs gèrent normalement tout le processus de transport en raison du fait qu'ils possèdent et utilisent l'équipement et qu'ils ont des chauffeurs à leur emploi (45). Le *Code de pratiques pour le soin et la manipulation des œufs d'incubation, reproducteurs, poulets et dindons* (CNSAE, 2016) indique explicitement que *l'état des poussins durant le transport relève [de ce] code* (qui inclut une section sur les couvoirs). Cependant, cet énoncé en suit un autre qui cite le code pour le transport actuel (CRAC, 2001), lequel ne couvre pas le transport des poussins ou dindonneaux par les couvoirs. Il faudra donc décider si le code pour le transport du CNSAE devrait inclure les déplacements des poussins ou dindonneaux par les couvoirs.

Tableau 19 : Détermination de la portée du code pour le transport du CNSAE

Zone de vulnérabilité	Dans la portée	Hors de la portée	Portée à déterminer
Parcs de groupage	<ul style="list-style-type: none"> • Livraison des animaux sur les lieux • Déchargement des animaux sur place • Chargement des animaux sur place 		<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement et soin des animaux pendant leur séjour dans les parcs de groupage • Animaux qui attendent d'être déchargés dans les parcs de groupage
Marchés aux enchères et parcs de vente	<ul style="list-style-type: none"> • Livraison des animaux sur les lieux • Déchargement des animaux sur place • Chargement des animaux sur place 		<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement et soin des animaux pendant leur séjour dans les marchés aux enchères et les parcs de vente • Animaux qui attendent d'être déchargés dans les marchés aux enchères et les parcs de vente
Installations d'alimentation, d'abreuvement et de repos (AAR)	<ul style="list-style-type: none"> • Livraison des animaux sur les lieux • Déchargement des animaux sur place • Chargement des animaux sur place 	•	<ul style="list-style-type: none"> • Manipulation et soin des animaux débarqués aux postes d'AAR • Hébergement des animaux aux postes d'AAR • Type, quantité, qualité et distribution de la nourriture et de l'eau aux postes d'AAR • Protocoles de biosécurité aux postes d'AAR
Parcs d'engraissement	<ul style="list-style-type: none"> • Livraison des animaux sur les lieux • Déchargement des animaux sur place • Chargement des animaux sur place 	• Hébergement et soin des animaux pendant leur séjour dans les parcs d'engraissement	• Animaux qui attendent d'être déchargés dans les parcs d'engraissement
Attente à bord des véhicules dans les établissements d'abattage	•	• Animaux qui ont été débarqués des véhicules ou retirés de leurs conteneurs ou cageots	<ul style="list-style-type: none"> • Conteneurs chargés encore à bord du camion ou de la remorque en attendant que l'abattoir soit prêt à traiter les animaux • Animaux gardés dans les véhicules en attendant que l'abattoir soit prêt à décharger les véhicules • Durée maximale pendant laquelle les animaux (selon l'espèce) peuvent être gardés à bord des véhicules dans les abattoirs • Protection des animaux (selon l'espèce) contre la chaleur ou le froid extrême à bord des véhicules dans les abattoirs
Retrait de nourriture à la ferme	•	• La responsabilité du retrait de nourriture à la ferme incombe au producteur/destinataire	• Conséquences de l'AAR durant le processus de transport selon le début du jeûne
Transfert des animaux entre les phases de production	• Transfert des animaux entre des installations de production impliquant un trajet sur le réseau routier public	• Transfert des animaux entre des unités de production à la ferme (aucun trajet sur le réseau routier public)	•
Chaleur ou froid extrême	• Types de véhicules, d'équipement et/ou d'accessoires pouvant être utilisés pour améliorer les conditions pour les animaux durant le transport	•	• Décisions de retarder le transport jusqu'à ce que les conditions atmosphériques s'améliorent
Transport international	•	•	• Si les chargements en provenance du Canada vers les États-Unis et/ou les chargements en provenance des États-Unis vers le Canada devraient être considérés différemment les uns des autres, ou par rapport aux expéditions à l'intérieur du Canada
Transport spécialisé : couvoirs	•	•	• Déplacements des poussins/dindonneaux par les couvoirs

Partie 10 : Autres enjeux liés à la portée du Code

a. MODES DE TRANSPORT

i. *Transport aérien*

Les animaux transportés par avion sont assujettis à la [Réglementation du transport des animaux vivants](#) (LAR) de l'Association du transport aérien international (IATA). L'IATA, une association commerciale pour les lignes aériennes du monde, représente quelque 265 lignes aériennes, soit 83 % du trafic aérien total, et a la responsabilité de formuler des politiques sectorielles sur les enjeux de l'industrie aéronautique (46). L'IATA-LAR est une norme mondiale pour assurer le transport sûr et sans cruauté des animaux par voie aérienne; l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) y fait référence dans ses normes de bien-être animal pour le transport des animaux par avion (33).

ii. *Transport maritime*

À l'heure actuelle, le transport des animaux par voie maritime au Canada est régi par la [partie XII](#) du *Règlement sur la santé des animaux* (RSA). En outre, l'OIE a élaboré des directives de [Transport des animaux par voie maritime](#), avalidées en 2005. Les articles de ces directives portent notamment sur : les responsabilités; la compétence; la documentation; la planification du voyage; le chargement; et le déchargement et la manipulation au terme du voyage.

iii. *Transport ferroviaire*

À l'heure actuelle, le transport des animaux par voie ferroviaire au Canada est régi par la [partie XII](#) du *Règlement sur la santé des animaux* (RSA), lequel a été adopté en 1977 en réponse aux problèmes de bien-être animal survenant durant le transport ferroviaire des bovins sur de longues distances (33). Actuellement, la très grande majorité des animaux qui sont déplacés par voie terrestre au Canada sont transportés sur les routes et non par chemin de fer.

iv. *Transport routier*

Les animaux d'élevage sont principalement transportés sur les routes au Canada et en Amérique du Nord. Ils voyagent entre plusieurs points d'origine, vers des destinations provisoires et finales. Dans l'introduction du code de pratiques pour le transport actuel (CRAC, 2001), il est spécifiquement indiqué que le code s'applique au transport routier des animaux.

Étant donné que :

- le code pour le transport actuel, qui sera remplacé par le code du CNSAE, ne s'applique qu'au transport routier des animaux,
- le transport routier est le mode prédominant de transport des animaux au Canada et en Amérique du Nord,
- le transport routier est un élément nécessaire, même quand d'autres modes de transport sont utilisés,
- le transport des animaux par voie aérienne et maritime est régi par des normes auto-imposées (IATA; OIE),
- les déplacements d'animaux par voie ferroviaire ont pratiquement cessé,

le code de pratiques du CNSAE pour le transport des animaux d'élevage s'appliquera exclusivement aux animaux déplacés dans des véhicules sur le réseau routier public (par opposition aux déplacements à la ferme dans des véhicules).

b. ESPÈCES DE BÉTAIL OU DE VOLAILLE

Le code de pratiques pour le transport du CNSAE inclura uniquement les espèces de bétail et de volaille pour lesquelles il existe déjà des codes de pratiques nationaux pour le soin et la manipulation à la ferme. Ainsi, les espèces qui seront couvertes par le code pour le transport seront limitées aux suivantes :

- Bisons (CNSAE, 2017)
- Bovins
 - Bovins de boucherie (CNSAE, 2013)
 - Bovins laitiers (CNSAE, 2009)*
 - Veaux (CNSAE, 2017)
- Équidés (CNSAE, 2013)
- Cerfs d'élevage (CRAC, 1996)
- Renards d'élevage (CNSAE, 2013)
- Visons d'élevage (CNSAE, 2013)
- Chèvres (CRAC, 2003)*
- Porcs (CNSAE, 2014)
- Volaille
 - Œufs d'incubation, reproducteurs, poulets et dindons (CNSAE, 2016)
 - Poulettes et pondeuses (CNSAE, 2017)
- Lapins (CNSAE, 2018)
- Moutons (CNSAE, 2013)

*En cours d'examen

c. TAILLE/TYPE DES VÉHICULES

Les animaux déplacés sur les routes peuvent être transportés dans divers types de véhicules. Les petits producteurs peuvent utiliser leurs véhicules personnels (p. ex. des automobiles) ou des camionnettes pour déplacer les petites espèces de bétail et de volaille sur des distances relativement courtes vers des salles d'encan, des foires agricoles, etc. À l'autre extrémité, on utilise des véhicules commerciaux composés de porteurs-tracteurs tirant des semi-remorques spécialisées pour transporter les groupes nombreux de bétail et de volaille sur de courtes et de longues distances, parfois en traversant des frontières provinciales ou internationales. Entre les deux, il y a plusieurs options, dont les remorques à boule d'attelage spécialisées pouvant accueillir de 2 à 4 chevaux et/ou des vestiaires/selleries, et les remorques à col de cygne rattachées à la caisse d'une camionnette par une sellette d'attelage.

Pour les ensembles véhicule-remorque, le permis du véhicule tracteur doit préciser le poids brut à l'immatriculation (PBI). Le PBI est déclaré par le détenteur du permis (généralement le propriétaire du véhicule) quand le véhicule est immatriculé, et il sert à déterminer le droit payé pour les plaques d'immatriculation des véhicules commerciaux (sauf au Québec, où les droits d'immatriculation sont calculés en fonction du nombre maximal d'essieux de l'unité ou de l'ensemble d'unités). Le PBI doit être au moins égal au poids réel du camion seul, ou du camion, de la remorque et de la charge. Un permis pour remorque n'indique pas de PBI. Le poids d'une remorque tractée et de sa charge sont ajoutés au PBI du camion. La charge inclut le conducteur, les passagers, le carburant, l'équipement, les outils, les marchandises, etc. transportés dans le camion et la remorque.

Les exigences varient au Canada lorsqu'on déplace des marchandises et/ou une remorque de marchandises à l'aide d'une camionnette. Dans certaines provinces, une camionnette est considérée comme un véhicule commercial, mais ne doit respecter les exigences « commerciales » (p. ex. un certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire) que si elle dépasse un certain poids brut à l'immatriculation ou un certain poids réel. Autre exemple : si le poids de la remorque est inférieur à un chiffre prédéterminé, alors le poids à vide (la tare) du camion peut être jugé acceptable comme PBI. Avec des marchandises plus lourdes cependant, comme les chargements de bétail dans des remorques à bestiaux commerciales, le véhicule (la camionnette) doit avoir un PBI au moins égal au poids total du véhicule et de la charge la plus lourde qu'il peut s'attendre à transporter. Les véhicules qui pèsent plus que le poids indiqué sur le permis (le PBI) aux postes d'inspection routière des camions peuvent faire l'objet de mesures d'exécution. De plus, le poids du camion et de la

remorque peut déclencher des exigences supplémentaires, comme l'inspection annuelle du véhicule et un permis de conduire de plus haute classe.

Il ne faut pas confondre le PBI avec le PNBV ou *poids nominal brut du véhicule*. Le PNBV est le poids maximal assigné au véhicule; il est fondé sur les capacités des divers composants du véhicule (freins, suspension, essieux, etc.). Le poids total d'un véhicule avec sa remorque (s'il y a lieu) et d'une charge ne doit jamais dépasser le PNBV; par conséquent, le PBI sur le permis ne dépasserait pas le PNBV. Notons que le PNBV de certaines camionnettes peut atteindre 17 735 kg (39 100 lb), ce qui excède de beaucoup les critères d'un « véhicule commercial » dans le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

Détermination de la portée selon la taille/le poids des véhicules

Il faudra déterminer la portée du code de pratiques pour le transport du CNSAE. On pourra soit le faire avant le début de l'examen du code, soit laisser la décision au(x) comité(s) d'élaboration du code quand ils seront créés. Plusieurs options sont possibles :

- **Définition du CCS** – Comme mentionné plus haut, un véhicule commercial, selon la définition du Code canadien de sécurité (CCS), est un « *camion, tracteur ou remorque ou toute combinaison de ces véhicules dont le poids nominal brut à l'immatriculation excède 4 500 kg* ». Si le code pour le transport du CNSAE limitait sa portée aux animaux transportés dans des véhicules répondant à la définition nationale d'un véhicule commercial, il inclurait un vaste éventail de véhicules : les ensembles tracteur/semi-remorque; les camions porteurs équipés de caisses ventilées; les camionnettes tirant une remorque à col de cygne; et les camionnettes tirant une remorque bétailière ou une remorque pour chevaux à boule d'attelage.
- **Définition du CCS élargie** – Le code pour le transport du CNSAE pourrait définir sa portée comme englobant les véhicules commerciaux selon la définition (ci-dessus) du CCS. Cette portée pourrait toutefois être élargie pour inclure les camionnettes qui transportent du bétail ou de la volaille dans leur caisse, que le véhicule excède ou non le PBI minimal de 4 500 kg.
- **Aucune exception** – Selon ce scénario, le code pour le transport du CNSAE s'appliquerait à tout animal d'élevage (c.-à-d. pas aux animaux de compagnie) transporté sur le réseau routier public. Cela peut paraître sensé dans une perspective de bien-être, mais ne pas être pratique du point de vue de la mise en œuvre et des communications.



Figure 13 : Options pour la portée du code pour le transport du CNSAE

Partie 11 : Sections sur le transport dans les codes de pratiques du Canada (exigences)

Voici une liste des exigences tirées des codes de pratiques actuels des différentes filières. Les codes élaborés avant la mise en œuvre du processus d'élaboration des codes du CNSAE ne font pas la distinction entre les informations générales, les exigences et les pratiques recommandées aussi clairement que ne le font les codes du CNSAE. Par conséquent, pour ce qui est des codes pour les cerfs d'élevage et les chèvres, nous avons extrait les paragraphes comportant le mot « doit ». Quand les mots « doit » et « devrait » figurent dans le même paragraphe, nous les avons signalés. Pour les trois codes en cours d'achèvement selon le processus du CNSAE, les exigences seront insérées quand ces codes seront parachevés.

a. CERFS D'ÉLEVAGE (CRAC, 1996)

5.3 Sujets gravides, inaptes et stressés

- Sauf en cas d'urgence, on ne doit pas transporter: (5.3.2)
 - des cerfs inaptes;
 - des femelles gravides 1) 14 jours ou moins avant la date de mise bas ou 2) 30 jours ou moins avant la date de mise bas, si la durée du transport doit excéder 6 heures;
 - les femelles allaitant un Jeune de moins de 4 semaines (les jeunes peuvent être transportés séparément des femelles sur de courtes distances);
 - en période précédant le rut, les animaux sevrés séparés de leur mère depuis deux semaines ou moins;
 - les cerfs ayant leurs bois de velours dont les chevilles osseuses saignent ou ne sont pas entièrement cicatrisées ou les sujets dont on a enlevé les bois de velours depuis moins de 48 heures.
- Si un animal se blesse, tombe malade ou est estropié pendant le transport, on l'amènera à l'endroit approprié le plus près pour y être traité et on le gardera à l'écart des autres animaux. En cas d'accident, on agira immédiatement pour réduire au maximum les souffrances. On consultera un vétérinaire. Le bien-être des animaux doit avoir préséance sur les considérations économiques. (5.3.3)

5.4 Chargement et déchargement

- Les rampes doivent être exemptes de protubérances et de saillies acérées. (5.4.3)

5.5 Véhicules et conteneurs

- Les véhicules ou les conteneurs servant au transport des cerfs doivent être entièrement entourés de parois, munis d'un plancher et d'un plafond qui doivent être solides et sécuritaires, et exempts de saillies ou de protubérances acérées. (5.5.4)
- Le plancher doit être antidérapant. On recommande d'y épandre du sable, de la sciure ou de la paille. On prendra des dispositions pour assurer l'évacuation et l'absorption de l'urine et des fèces. (5.5.5)
- Le véhicule doit être construit de façon à empêcher qu'une partie quelconque du corps des animaux ne fasse saillie à l'extérieur de ce dernier. (5.5.6)
- Les véhicules doivent être munis de portes qui se ferment de façon étanche et sécuritaire à l'aide d'un système de verrouillage inviolable. (5.5.7)
- Les véhicules doivent être construits de manière à assurer une ventilation adéquate en tout temps tout en évitant les courants d'air. Il faut prendre des dispositions pour empêcher l'introduction des gaz d'échappement du véhicule dans la partie contenant les cerfs. (5.5.8)
- Le véhicule servant au transport des cerfs doit être en excellente condition et satisfaire entièrement aux lois provinciales sur la circulation routière. (5.5.10)
- Les conteneurs doivent être bien conçus, construits et étiquetés avec tous les détails, notamment l'espèce, et afficher des instructions claires pour l'alimentation et la conduite. Ils doivent être solidement fixés aux véhicules afin d'empêcher qu'ils ne se déplacent durant le trajet. Les conteneurs servant au transport des

cerfs doivent être inclinés le moins possible le à toutes les étapes du chargement et du déchargement. (5.5.12)

5.6 Exigences en matière d'espace

- Dans un véhicule ou un conteneur, l'espace doit être suffisant pour éviter que les cerfs ne soient entassés à un point tel qu'il est probable qu'ils subiront des blessures ou des souffrances. (5.6.1)

5.7 Ségrégation

- On répartira les cerfs selon l'espèce, la taille, le sexe, l'âge et le groupe social ou la compatibilité. (5.7.1)

5.9 Précautions à prendre dans des conditions atmosphériques extrêmes

- Les cerfs doivent être protégés contre les vents froids pendant le transport. Dans le cas des jeunes de moins de quatre (4) semaines, on leur fournira également de la litière propre et sèche. (5.9.1)

b. CHÈVRES (CRAC, 2003)²⁷

6.2 Responsabilités

- Toute personne qui s'occupe directement ou indirectement du transport des chèvres doit se conformer au *Règlement sur la santé des animaux*, Partie XII, qui fait l'objet d'un bref résumé à l'annexe G (et qui est accessible sur Internet) ainsi qu'à la réglementation provinciale applicable concernant le transport sans cruauté des animaux. (6.2.5)

6.3 Véhicules

- Les véhicules servant au transport des chèvres doivent être munis de parois sécuritaires, solides et suffisamment élevées pour repêcher les animaux de sauter par-dessus, de tomber ou d'être poussés à l'extérieur. En outre, pour prévenir les blessures, les véhicules doivent être conçus et construits de manière à empêcher toute partie d'un animal de faire saillie à l'extérieur ou de rester piégée. (6.3.2)
- Les portes du véhicule doivent pouvoir se fermer solidement et garantir la sécurité au moyen d'un système de fermeture inviolable par les bestiaux. Les portes du véhicule et les barrières intérieures devraient être suffisamment larges pour permettre aux chèvres de les franchir facilement sans risque d'ecchymoses ou de blessures. (6.3.3)
- Les planchers des véhicules doivent fournir une bonne adhérence pour les animaux. (6.3.5)
- Les véhicules doivent être construits de façon à fournir en tout temps une ventilation adéquate et à empêcher les courants d'air. La ventilation devrait pouvoir s'ajuster de l'extérieur en réaction aux changements de température qui surviennent au cours du trajet. Il faut prendre soin d'empêcher les gaz d'échappement du véhicule de pénétrer dans l'espace où se trouvent les chèvres. (6.3.8)

6.4 Conteneurs

- Il se peut que la température et la qualité de l'air à l'intérieur du conteneur ne soient pas appropriées, même lorsque les conditions sont idéales à l'extérieur. Il faut prévoir un mécanisme d'échange d'air convenable. La température et la ventilation à l'intérieur des conteneurs devraient être surveillées durant tout le trajet. (6.4.2)
- Les conteneurs doivent être solidement arrimés aux véhicules afin d'empêcher qu'ils ne se déplacent durant le trajet. (6.4.4)

6.5 Chargement et déchargement

- Les chèvres ne doivent être ni chargées ni déchargées d'une manière qui leur cause des blessures ou des souffrances inutiles. Il est acceptable de charger les chèvres en les prenant à bras le corps et en les plaçant dans le véhicule de transport, pourvu qu'elles soient manipulées avec soin et sans brusquerie (voir Surveillance et manipulation - 4.1). (6.5.1)
- Les rampes doivent être exemptes d'éléments faisant saillie et de rebords acérés. (6.5.5)

²⁷ Révision selon [le processus d'élaboration des codes](#) du CNSAE amorcée en 2019

6.6 Ségrégation

- En vertu du *Règlement fédéral sur la santé des animaux*, les animaux incompatibles en raison de leur nature, de leur disposition, de leur tempérament et de leur sexe ou dont le poids ou l'âge sont substantiellement différents doivent être séparés au cours de leur transport dans un même véhicule. (6.6.2)
- Les boucs doivent être séparés des chèvres. Les groupes de boucs adultes doivent être séparés de tous les autres animaux durant le transport. (6.6.3)

6.7 Espace alloué

- Pour ne pas leur causer de blessures ou de souffrances, les chèvres ne doivent pas être entassées dans un véhicule ou un conteneur. Toutes les chèvres devraient pouvoir se coucher confortablement en même temps. L'annexe H expose les densités de chargement minimum recommandées pour les chèvres. (6.7.1)
- Chaque animal doit pouvoir se tenir debout en position normale sans toucher le plafond ou le toit. (6.7.2)

6.8 Soins en transit

- Par temps chaud et humide : (6.8.6)
 - (a) Afin de maintenir le confort des chèvres, l'air doit circuler de façon appropriée dans tout le véhicule ou conteneur.
- Par temps froid: (6.8.7)
 - (a) Au cours du transport, les chèvres doivent être protégées des engelures et des pertes de température corporelle. Les chèvres en lactation, les jeunes chevreaux et les chèvres récemment tondues sont particulièrement vulnérables.
 - (d) Il faut protéger les chèvres du contact direct avec les surfaces métalliques froides du véhicule en recouvrant le plancher et les parois avec du bois, de la paille ou d'un autre matériel isolant approprié. Il faut veiller à ce que la ventilation reste adéquate.

6.9 Alimentation, abreuvement et repos pour les chèvres en transit

- Les chèvres que l'on prévoit transporter pendant plus de 24 heures doivent être nourries et abreuvées dans les 5 heures précédant le départ. Il faudrait porter une attention particulière aux jeunes chèvres et aux chevreaux ainsi qu'aux chèvres gravides et en lactation. Il faudrait permettre aux animaux au pis qui accompagnent leur mère de s'allaiter à intervalles appropriés sans être dérangés. (6.9.2)
- On a besoin de plus de recherches pour déterminer les durées maximum de transport acceptables et les quantités souhaitables d'aliments, d'eau et de repos pour les chèvres. Conformément au *Règlement fédéral sur la santé des animaux*, les chèvres ne doivent pas être confinées dans un véhicule de transport pendant plus de 48 heures sans qu'on leur offre une quantité appropriée de nourriture, d'eau et de repos. Cette limite de temps ne peut être prolongée que si le chargement doit atteindre sa destination finale en 52 heures au plus. Le règlement exige que la période de repos dure au moins 5 heures. Cependant, il est recommandé d'offrir des aliments, de l'eau et du repos à des intervalles ne dépassant pas 24 heures et de prévoir des périodes de repos d'au moins 8 heures. (6.9.3)
- Le *Règlement sur la santé des animaux* exige en outre qu'aux endroits où l'on fait descendre les animaux pour les nourrir, les abreuver et leur permettre de se reposer, tel que mentionné précédemment, les transporteurs maintiennent des installations à ces fins et à d'autres (soins et protection contre les intempéries) ou qu'ils aient accès à de telles installations. Les chèvres que l'on fait descendre pour les nourrir, les abreuver et leur permettre de se reposer doivent être placées dans un enclos contenant une ample quantité d'eau non gelée. Elles doivent pouvoir se coucher confortablement toutes en même temps. (6.9.5)

6.10 Animaux à risque

- Avant le transport, les animaux devraient être en bonne condition physique et en santé. Les animaux malades, blessés, handicapés, fatigués ou qui ne peuvent pas être bougés sans subir des souffrances supplémentaires ne sont pas aptes au transport et ne doivent pas être chargés dans ce but. (6.10.1)

- Il faudrait éviter de transporter des chèvres au cours de la période de deux semaines précédant et suivant la mise bas. Les femelles gravides ne doivent pas être transportées s'il est probable qu'elles mettront bas durant le trajet. (6.10.2)
- Lorsqu'une chèvre devient inapte au cours du transport, il faut la garder à part des autres animaux et la transporter au lieu convenable le plus proche, ou elle pourra recevoir les soins et l'attention appropriée. Il serait bon d'obtenir les conseils d'un vétérinaire. On doit avoir un système permettant d'identifier de façon précoce les animaux blessés avant de les décharger et un plan d'action le cas échéant; ce système ainsi que le plan d'action doivent être connus de tous les intéressés (voir annexe F et G). (6.10.3)
- Il faudrait accorder une attention spéciale au transport des animaux à risque, notamment le placer dans un enclos distinct ou dans un compartiment séparé. Les animaux à risque doivent être chargés et déchargés d'une manière qui leur évite de subir des souffrances supplémentaires. Ils devraient être chargés les derniers et déchargés les premiers. (6.10.5)
- Toute chèvre qui meurt au cours du transport doit être retirée du véhicule à la première occasion, conformément à la législation provinciale et fédérale. (6.10.8)

c. **BOVINS LAITIERS (CNSAE, 2009)** ²⁸

5.1.1 Aptitude au transport

- Chaque animal doit être évalué avant d'être transporté. Voir les annexes G – Lignes directrices applicables aux bovins fragilisés et H - Cet animal est-il transportable ?
- Les animaux incapables de se déplacer et les animaux dont l'état de chair montre des signes d'émaciation et de faiblesse ou qui boitent beaucoup ne doivent pas être transportés, sauf chez le vétérinaire pour un traitement ou un diagnostic.
- Il ne faut pas transporter les vaches qui risquent de vèler pendant le voyage.
- Il ne faut pas transporter les bovins qui ont besoin d'une entrave (outils leur permettant de ne pas tomber) pour marcher.

5.1.2 Préparation du bétail pour le transport

- Les veaux doivent avoir reçu une quantité adéquate de colostrum avant le transport.
- Les animaux laitiers doivent être alimentés et abreuvés dans les cinq heures précédant leur chargement si la durée prévue de leur confinement dépasse 24 heures à partir du moment du chargement.

5.2 Chargement et déchargement

- Il peut être nécessaire d'utiliser des aiguillons électriques sur les bovins laitiers dans des situations extrêmes, soit lorsque la sécurité des humains et des animaux est à risque mais il ne faut jamais toucher de parties sensibles, comme le devant de la tête, l'anus et les organes génitaux.
- Il ne faut jamais utiliser d'aiguillon électrique sur les veaux que l'on peut déplacer à la main.
- Il faut respecter l'exigence énoncée au sujet des procédures de chargement et de déchargement ainsi que l'exigence applicable à l'équipement qui figurent dans le Règlement sur la santé des animaux.
- S'assurer que les bovins qui sont incompatibles entre eux sont séparés par lot.

d. **BOVINS DE BOUCHERIE (CNSAE, 2013)**

5.1 Prise de décision prétransport et préparation au transport

- Les exigences qui suivent relèvent toutes du Règlement sur la santé des animaux, Partie XII :
 - Tout animal en mauvais état ne doit pas être transporté, à moins que ce soit pour obtenir le diagnostic du vétérinaire ou pour un traitement conseillé par le vétérinaire (consultez la liste des conditions de l'annexe D).

²⁸ Révision amorcée en 2019

- Les animaux fragilisés ne doivent être transportés que selon des dispositions spéciales et directement à leur destination finale (consultez la liste des conditions et des dispositions spéciales de l'annexe D).
- Tout bovin transporté pendant plus de 24 heures doit recevoir des aliments et de l'eau dans les 5 heures avant l'embarquement.
- Toute vache ou génisse susceptible de mettre bas pendant le voyage ne doit pas être transportée à moins que ce soit pour un diagnostic ou un traitement vétérinaire.
- S'assurer que l'équipement d'embarquement et de débarquement, les couloirs de contention ou les moyens de transport sont sans danger pour minimiser le risque de blessure.

5.2 Organiser le transport

- Tout transporteur doit respecter les exigences nationales et provinciales les plus récentes en matière de transport des animaux.
- Les bovins doivent être transportés par un personnel compétent (compétence acquise par une formation, l'expérience ou un mentorat) au moyen d'un équipement sécuritaire bien entretenu.
- On doit respecter le droit du transporteur de refuser d'embarquer les bovins qu'il ou elle juge inaptes au transport. Il faut justifier ce refus.
- Les producteurs et transporteurs de bovins doivent déclarer immédiatement les cas de manipulation cruelle aux autorités compétentes.

5.3 Embarquement et réception

- Toutes les exigences de la section 4.1 - Manipulation et transport des bovins s'appliquent ici.
- Les exigences qui suivent relèvent toutes du Règlement sur la santé des animaux, Partie XII :
 - Ne pas embarquer ou débarquer un animal d'une façon susceptible de le blesser ou de le faire souffrir indûment.
 - Les bovins doivent pouvoir se tenir debout normalement sans contacts avec le toit ou le pont supérieur du véhicule.
 - Les bovins qui arrivent inaptes à se lever et à marcher sans aide (bovins non ambulatoires ou ne se levant pas) doivent faire l'objet d'un examen à l'arrivée pour déterminer leurs chances de guérison. Les bovins ne doivent pas être traînés conscients du véhicule ; ils doivent être assommés ou euthanasiés sans cruauté dans le véhicule avant de les débarquer. Une fois débarqués, on doit immédiatement confirmer la mort ou l'euthanasie de tout animal assommé. Tout animal susceptible de récupérer ne doit être débarqué que pour un traitement vétérinaire sur le conseil d'un vétérinaire.
 - Séparer les bovins incompatibles en raison de leur nature, de leur tempérament, de leur sexe, de leur poids ou de leur âge.
 - Assurer que la ventilation est appropriée, que les bovins sont protégés des conditions météorologiques extrêmes comme le froid, le vecteur vent ou la chaleur.
 - Fournir une prise de pied (surface) sécuritaire ou une litière adéquate pour éviter que les bovins glissent et chutent.

e. ÉQUIDÉS (CNSAE, 2013)

8.1.1 Capacité à supporter le transport

- La capacité à être transporté de chaque cheval doit être évaluée individuellement avant le transport, dans le contexte de chaque déplacement et à la lumière de tous les éléments pertinents (p. ex., la durée totale anticipée du voyage de la ferme à la destination finale et les conditions météorologiques existantes).
- Les chevaux inaptes ne doivent pas être transportés, sauf aux fins d'un diagnostic ou d'un traitement vétérinaire.
- Voir l'annexe H– Schéma de décision : Transport.

8.1.2 Préparation des chevaux au transport

- Le cheval doit être alimenté et abreuvé dans les cinq heures précédant l'embarquement si la durée prévue de son transport (confinement) excède 24 heures à partir de l'embarquement (31).

8.2 Embarquement et débarquement

- Les exigences relatives aux procédures d'embarquement et de débarquement et à l'équipement, décrites au Règlement sur la santé des animaux doivent être respectées.1
- Les juments et les ânesses ne doivent pas être transportées s'il est possible qu'elles mettent bas durant le voyage
- Une jument allaitante accompagnée de son petit doit être séparée de tous les autres animaux pendant le transport.
- Un étalon mature doit être séparé de tous les autres animaux pendant le transport.
- Les chevaux doivent être évalués individuellement avant l'embarquement et à leur retour à la ferme.
- Voir l'annexe H – Schéma de décision : Transport.

8.2.2 Régie à la ferme après le transport

- Le cheval doit être abreuvé dès son arrivée à la ferme.

f. RENARDS D'ÉLEVAGE (CNSAE, 2013)

7.1.1 Aptitude au transport

- Les renards doivent être évalués avant d'être transportés.
- Les renards inaptes et fragilisés ne doivent pas être transportés, sauf chez un vétérinaire à des fins de traitement ou de diagnostic.

7.1.2 Planification et préparation du transport (incluant le chargement et le déchargement)

- Observer tous les règlements et toutes les exigences en vigueur.
- Les éleveurs doivent veiller à la préparation de tous les documents nécessaires, tels les certificats sanitaires, les documents supplémentaires et de tous les arrêts requis, notamment les inspections à la frontière, pour éviter les délais inutiles, en particulier lors du transport international.
- Les éleveurs doivent retenir les services d'un transporteur reconnu, planifier les détails du voyage et s'assurer que le transporteur connaît les exigences en matière de transport des renards et qu'il prendra les mesures nécessaires pour répondre à leurs besoins (p. ex., aliments, eau et ventilation) pendant le transport.
- Les renards doivent être bien hydratés avant le transport.
- Les renards doivent avoir accès à de l'eau si le transport doit durer plus de quatre heures. Il existe des produits gélifiés qui permettent de conserver l'humidité pendant le transport et qui permettent d'éviter les déversements dans les cages de transport.
- Des directives d'alimentation, d'abreuvement et des plans d'intervention doivent être annexées aux documents d'expédition et fixés hors d'atteinte des animaux sur les cages.
- Les éleveurs doivent s'assurer que les renards font l'objet d'une surveillance régulière pendant le transport.
- Les femelles reproductrices ne doivent pas être transportées plus de dix jours après le dernier accouplement.
- Les renards doivent être logés individuellement pendant le transport. Toutes les cages doivent être conçues de manière à :
 - garantir la solidité structurelle et à enfermer les renards en toute sécurité sans risque de blessure assurer une circulation convenable de l'air
 - permettre la distribution d'aliments et d'eau

- laisser suffisamment d’espace aux renards pour leur permettre de se coucher confortablement en position ventrale, de se tourner facilement et de se tenir debout sur leurs quatre pattes et de bouger aisément la tête
- être de taille adéquate pour éviter le risque de blessures
- permettre la gestion des déchets
- prévenir l’ouverture accidentelle ou la fuite, tout en étant facilement accessibles au besoin (en cas d’urgence, p. ex.)
- empêcher les renards de se toucher.
- Les cages destinées au transport terrestre doivent respecter les dimensions minimales requises suivantes:
 - 76 centimètres (30 po) de longueur sur 35 centimètres (14 po) de largeur sur 45 centimètres (18 po) de hauteur.
- Pour les déplacements d’une courte durée (c.-à-d. 4 heures ou moins), les cages destinées au transport terrestre doivent respecter les dimensions minimales requises suivantes :
 - 60 centimètres (24 po) de longueur sur 30 centimètres (12 po) de largeur sur 40 centimètres (16 po) de hauteur.
- Les renards doivent être logés dans des cages de transport juste avant le chargement, mais suffisamment à l’avance pour leur permettre de s’acclimater avant l’expédition.
- Les véhicules de transport doivent :
 - permettre une ventilation adéquate
 - permettre la sécurisation adéquate des cages contenant les renards
 - permettre la gestion des déchets
 - offrir une protection adéquate contre les éléments
 - faciliter le placement des cages pour prévenir le contact direct entre les renards
 - faciliter l’alimentation, l’abreuvement et l’inspection de chaque renard.
- Pour le transport aérien, il faut respecter les règlements de l’Association internationale du transport aérien (IATA).

g. **VISONS D’ÉLEVAGE (CNSAE, 2013)**

7.1.1 Aptitude au transport

- On doit évaluer l’aptitude au transport de chaque animal avant de le transporter.
- On ne peut transporter un vison malade sauf aux fins d’un traitement vétérinaire ou d’un diagnostic.
- Tout vison fragilisé qui peut être transporté avec des dispositions spéciales ne doit être transporté que localement et directement jusqu’au plus proche endroit où ils recevront les soins et un traitement ou seront euthanasiés.

7.1.2 Planification et préparation du transport, y compris les considérations sur le chargement et le déchargement

- Il faut respecter tous les règlements et exigences qui s’appliquent.
- Les éleveurs doivent préparer la documentation nécessaire et s’assurer d’organiser les arrêts d’avance pour éviter tout retard. Cela est particulièrement important dans le cas du transport international qui peut ajouter des éléments complexes comme : les certificats de santé, la documentation supplémentaire, l’inspection aux frontières et les dispositions spéciales (p. ex., eau, air conditionné).
- L’éleveur doit choisir un transporteur reconnu et planifier les détails du voyage en tenant compte des retards inattendus et en planifiant les situations d’urgence.
- Si les visonneaux sont transférés d’une installation d’élevage à une autre avec plus d’un visonneau par compartiment, ce transfert :
 - doit être réalisé avant le 1er août
 - doit durer moins de trois heures et

- respecter les principes décrits ci-dessous.
- Les visons doivent être logés individuellement durant le transport, sauf pour les visonneaux, comme nous l’avons mentionné. Toutes les boîtes à claire-voie doivent être conçues :
 - pour assurer une circulation d’air adéquate dans chaque compartiment de la boîte
 - pour en assurer la solidité structurelle et le confinement sécuritaire des visons sans risque de blessure
 - pour permettre l’abreuvement et l’alimentation
 - pour assurer un espace suffisant pour que le vison s’allonge confortablement, se retourne sans contraintes et se lève sur ses quatre pattes
 - et avoir les bonnes dimensions, car les boîtes trop grandes augmentent le risque de blessure
 - pour permettre la gestion des déchets
 - pour prévenir l’ouverture ou la fuite accidentelle tout en permettant l’accès facile au besoin (p. ex., en cas d’urgence) et
 - pour empêcher les contacts entre visons.
- Les boîtes pour le transport terrestre doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

• Femelle (Longueur x largeur x hauteur)	Mâle (Longueur x largeur x hauteur)
15 pouces x 7 pouces x 7 pouces (38 centimètres x 17 centimètres x 17 centimètres)	15 pouces x 8 pouces x 8 pouces (38 centimètres x 20 centimètres x 20 centimètres)

- Les véhicules de transport doivent :
 - permettre une ventilation adéquate
 - offrir une protection appropriée contre les éléments
 - permettre le verrouillage des boîtes à vison
 - permettre la gestion des déchets
 - faciliter le placement des boîtes pour prévenir tout contact direct entre les visons et
 - faciliter l’accès à chaque vison pour le nourrir, l’abreuver, l’inspecter et ainsi de suite.
- Le vison doit être placé dans la boîte de transport immédiatement avant le chargement, mais en lui laissant assez de temps pour s’acclimater avant l’expédition.
- Le vison doit être bien hydraté avant le transport, en particulier par temps chaud et pour une longue durée.
- Le vison doit avoir de l’eau ou un tampon humide si on s’attend à ce que le voyage dure plus de 24 heures.
- Le vison doit avoir de la nourriture si on s’attend à ce que le voyage dure plus de 36 heures.
- Des instructions écrites pour l’alimentation et l’abreuvement, avec un plan d’intervention en cas d’urgence, doivent être joints aux documents d’expédition et fixés à la boîte en évitant que le vison puisse l’atteindre.
- Les éleveurs doivent s’assurer que les visons seront surveillés durant le transport.
- On ne doit pas transporter les femelles enceintes au début de la gestation (jusqu’à environ 35 jours après l’accouplement).
- Pour le transport aérien, il faut respecter le règlement de l’Association du transport aérien international (IATA).

h. **MOUTONS (CNSAE, 2013)**

6.1.1 Prise de décision avant le transport

- L’aptitude au transport de chaque animal doit être évaluée dans le contexte de chaque voyage. (Consulter l’annexe H : Lignes directrices sur le traitement des moutons fragilisés).
- Aucun animal inapte ne doit être transporté, sauf aux fins d’un traitement vétérinaire ou de diagnostic après conseil d’un vétérinaire.
- Aucun animal fragilisé ne doit être envoyé à un encan ou à une aire d’attente.

- Tout animal fragilisé qui doit être abattu doit être transporté directement à un abattoir local. (Consulter l'annexe H : Lignes directrices sur le traitement des moutons fragilisés).
- Aucun animal ayant des blessures ou des signes de maladie ne doit être envoyé à l'encan ou à toute autre vente.
- Aucun animal qui donnerait probablement naissance pendant le transport ne doit être transporté.
- Les agneaux nouveau-nés accompagnés de leur mère ne doivent pas être transportés en dehors de la ferme jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de sept jours et que leur ombilic soit guéri.
- Le producteur doit tenir compte des conditions atmosphériques dans ses dispositions de transport.

6.1.2 Organiser le transport

- Le producteur doit connaître les règlements fédéraux et provinciaux sur le transport.
- Le producteur doit s'assurer qu'un préposé compétent supervise le chargement et le déchargement.

6.1.3 Préparer les moutons au transport

- Les moutons doivent être nourris pendant la période de cinq heures précédant immédiatement le chargement à moins que la durée du confinement de l'animal dans le véhicule soit de moins de 24 heures à compter de l'heure du chargement (consulter le Règlement sur la santé des animaux).
- Les moutons doivent avoir accès à de l'eau jusqu'au chargement.
- Les brebis laitières en lactation doivent être traitées immédiatement avant le transport.
- Les brebis en forte lactation doivent être tariées avant l'expédition à un encan ou un parc de rassemblement à moins qu'elles soient accompagnées d'agneaux de lait ou destinées à la production ou une vente de remplacement.
- S'assurer que tous les moutons et agneaux en partance sont identifiés par une forme d'identification du PCIM (Programme canadien d'identification des moutons).

6.2 Chargement et déchargement

- Il faut se conformer aux exigences en matière de chargement et de déchargement et d'équipement nécessaire décrites dans le Règlement sur la santé des animaux.
- On ne doit jamais manipuler un mouton en le saisissant par sa toison puisque cela cause de la douleur et des ecchymoses.
- Il faut utiliser des méthodes appropriées pour déplacer les moutons; on ne doit pas utiliser d'aiguillon électrique sur les moutons.
- Le producteur doit confirmer que les camions sont en bon état, propres, et ont une litière appropriée.
- Le producteur doit évaluer le besoin en aliments et en eau après le déchargement des animaux à la ferme.

i. PORCS (CNSAE, 2014)

5.1 Planification avant le transport

- Les porcs doivent être chargés, déchargés, manipulés et transportés par des personnes compétentes.
- Les porcs qui sont incompatibles ne doivent pas être mélangés.

5.1.2 Préparation des porcelets nouvellement sevrés pour le transport

- Une litière constituée de paille fraîche, de copeaux ou d'autres matériaux doit être placée dans le véhicule ou la remorque afin d'apporter un isolement thermique et un confort suffisant aux porcelets nouvellement sevrés, de manière à les empêcher de souffrir d'hypothermie ou d'engelures.

5.2 Aptitude au transport

- Les animaux inaptes au transport ne doivent pas être chargés (28). Voir l'annexe L : Ce porc est-il apte au transport? Arbre de décision pour des directives concernant l'évaluation de la capacité des animaux à être transportés.

- Les animaux fragilisés qui sont aptes au transport sous certaines dispositions spéciales doivent être expédiés directement à l'abattoir local, et non aux encans.
- Les animaux qui ne peuvent pas s'appuyer sur leurs quatre pattes ne doivent pas être chargés. Ces animaux deviendront probablement non ambulatoires durant le transport.
- L'aptitude des porcs au transport au moment de chaque expédition, y compris les facteurs pertinents comme la durée prévue totale du voyage de la ferme à la destination finale, ainsi que les conditions météorologiques du moment doivent être évalués.

5.3 Manipulation des porcs durant le chargement et le déchargement

- Les porcs qui présentent des signes de détresse avant le chargement ne doivent pas être chargés.

5.4 Aires de chargement et de déchargement

- Les aires de chargement et de déchargement doivent être dotées de prises de pied sécuritaires et être entretenues de manière à faciliter le déplacement des porcs et à les empêcher de tomber, de s'échapper ou de se blesser.

j. ŒUFS D'INCUBATION, REPRODUCTEURS, POULETS ET DINDONS (CNSAE, 2016)

2.6 Mise en attente, chargement et transport des poussins et dindonneaux

- Les boîtes contenant des poussins ou dindonneaux doivent être déplacées délicatement et de manière à éviter que les poussins ou dindonneaux ne s'entassent ou ne se coincent.
- Les boîtes contenant des poussins ou dindonneaux ne doivent pas être lancées ou échappées.
- Les poussins et dindonneaux jugés inaptes au transport doivent être soignés ou euthanasiés.
- Des conditions environnementales favorables doivent être maintenues tout au long du processus de transport pour assurer que les poussins et dindonneaux arriveront à leur destination finale en bon état.
- Les poussins et dindonneaux doivent être en mesure de se tenir debout durant le transport.

7.1 Évaluation aux fins du transport

- En préparation pour le transport, le troupeau doit être évalué en termes d'aptitude au transport et les oiseaux jugés inaptes au transport doivent être euthanasiés, séparés ou transportés selon des dispositions spéciales aux seules fins d'évaluation ou de traitement vétérinaire.
- Les oiseaux mouillés ne doivent pas être chargés par temps froid s'il y a risque que les oiseaux prennent froid.

7.2.1 Considérations avant le chargement

- Les conditions du troupeau et de l'environnement, ainsi que la durée prévue du transport, doivent être prises en considération lors du chargement des oiseaux en vue de leur transport.
- Le nombre d'oiseaux dans chaque contenant doit être déterminé avant le chargement, en prenant en considération la surface disponible des contenants de transport, la taille et le poids corporels, les conditions générales de l'environnement et la durée du transport.

7.2.2 Alimentation et eau : avant le chargement

- Le retrait de nourriture avant le transport doit être géré de manière à minimiser la période pendant laquelle les oiseaux sont sans nourriture.
- L'eau doit être disponible aux oiseaux jusqu'au début de la capture.

7.2.3 Oiseaux laissés dans les poulaillers

- Les oiseaux qui ne sont pas chargés en vue du transport et qui ne sont pas euthanasiés doivent continuer d'être soignés en conformité des sections pertinentes du présent Code (ex. : aliments et eau, température, ventilation).

7.3 Procédures de capture, de chargement et de déchargement

- Les équipes de capture doivent être surveillées par une personne compétente.

- Les oiseaux doivent être manipulés de manière à minimiser le stress et/ou les blessures. Les oiseaux ne doivent pas être portés seulement par la tête, le cou, une aile ou les plumes de la queue.
- Le producteur ou un délégué compétent doit être immédiatement disponible pour apporter son aide tout au long du processus de capture et de chargement.
- Tout l'équipement de capture et de chargement doit être utilisé par des personnes compétentes.
- La zone de capture doit promouvoir une manipulation et une capture sécuritaires et sans cruauté (ex. : soulever et retirer les mangeoires et les abreuvoirs avant la capture).
- Les oiseaux doivent être à l'endroit une fois chargés dans les contenants.
- Les contenants remplis d'oiseaux doivent être manipulés, déplacés et placés en sécurité à bord des véhicules d'une manière qui minimise le stress et/ou les blessures aux oiseaux.
- Les oiseaux doivent être chargés dans les contenants de manière à permettre à tous les oiseaux de reposer sur le sol en même temps lorsque distribués également, tout en prévenant les mouvements excessifs à l'intérieur du contenant.
- Aucune partie des oiseaux ne doit déborder des contenants de manière qui pourrait causer des blessures ou nuire au mouvement.

7.4 Équipement et contenants de capture et de chargement/déchargement

- La conception, la construction, l'espace, l'état de fonctionnement et l'utilisation des contenants et de l'équipement doivent permettre de charger, transporter et décharger les oiseaux d'une manière qui minimise le stress et/ou les blessures.
- Les convoyeurs utilisés pour le chargement des contenants remplis d'oiseaux vivants doivent empêcher l'inclinaison des contenants causant l'entassement des oiseaux.

7.5 Conception et entretien des installations

- Lors de la construction de nouveaux poulaillers ou l'aménagement de cours ou de la rénovation de poulaillers ou de cours existants, on doit tenir compte de la façon de faire entrer et sortir les oiseaux des poulaillers dans le but de faciliter un transfert sûr et sans cruauté des oiseaux entre les véhicules de transport (ex. : camion semi-remorque) et les installations.
- Les ouvertures par lesquelles passent les oiseaux doivent être assez grandes pour assurer que le transfert des oiseaux puisse causer un minimum de blessures.
- Les voies d'accès et les cours doivent être entretenus de manière à faciliter un accès facile, sans obstruction et sécuritaire aux véhicules de transport.

k. POULETTES ET PONDEUSES (CNSAE, 2017)

6.1 Planification avant le transport

- Les processus de capture et de chargement doivent être planifiés d'avance pour réduire la manipulation des oiseaux et le temps nécessaire pour les attraper et les charger, et pour que chaque véhicule puisse partir rapidement une fois chargé.
- La planification avant le transport doit tenir compte du type de système de logement, du nombre d'oiseaux à expédier et du nombre de contenants nécessaire pour ne pas dépasser les densités de chargement maximales.

6.1.1 Alimentation et eau : avant le chargement

- Le retrait des aliments avant le transport doit être géré de manière à réduire la période pendant laquelle les oiseaux sont sans nourriture.
- Les poules doivent recevoir une ration convenant aux pondeuses jusqu'au retrait des aliments afin de préserver la solidité de leurs os (8).
- Les oiseaux doivent avoir de l'eau à leur disposition jusqu'au début de la capture.

6.2 Aptitude au transport

- En préparation pour le transport, la santé et l'aptitude du troupeau doivent être évaluées, et les oiseaux jugés inaptes au transport doivent être euthanasiés, séparés, ou transportés seulement pour recevoir des soins et des traitements vétérinaires.
- On doit continuer de s'occuper des oiseaux qui ne sont pas chargés en vue du transport conformément aux sections pertinentes du présent code (aliments et eau, température, ventilation, euthanasie).
- Les oiseaux visiblement malades, blessés, mouillés ou jugés inaptes au transport pour toute autre raison ne doivent pas être chargés.

6.3 Manipulation et capture

- Les équipes doivent être surveillées par le producteur ou par un délégué compétent, qui doit être disponible tout au long du processus de capture et de chargement.
- Il faut prendre des mesures correctives si l'on observe des équipes ou des personnes en train de manipuler les oiseaux d'une manière qui compromet leur bien-être.
- Tout le personnel interne et contractuel intervenant dans la capture doit posséder les compétences nécessaires pour manipuler les oiseaux; les oiseaux ne doivent pas être manipulés de manière à leur causer des blessures ou de la détresse.
- Les oiseaux doivent être placés dans les contenants de transport doucement et de manière à ce qu'ils puissent se remettre debout rapidement.
- Durant la capture, l'intensité lumineuse doit être suffisamment faible pour que les oiseaux restent calmes.
- Les attrapeurs doivent avoir facilement accès à chaque cage.

6.4 Chargement et déchargement

- La conception, la construction, l'espace, l'état et l'utilisation des contenants et du matériel doivent permettre de charger, de transporter et de décharger les oiseaux d'une manière qui réduit le stress et/ou les blessures.
- Les contenants remplis d'oiseaux doivent être manipulés, déplacés, bien placés à bord des véhicules et déchargés d'une manière qui réduit le stress et/ou les blessures aux oiseaux.
- Il faut prendre des mesures pour empêcher les oiseaux de souffrir de la chaleur ou du froid ou de se faire mouiller durant le chargement et le déchargement.
- Il faut prendre des mesures pour réduire le temps que les oiseaux passent la tête en bas durant le chargement.
- Le nombre d'oiseaux par contenant doit être déterminé avant le chargement, en tenant compte de la surface utile des contenants, de la taille et du poids des oiseaux, des conditions ambiantes et de la durée du transport.
- Les oiseaux doivent être chargés dans les contenants de manière à leur permettre de tous reposer sur le sol en même temps lorsqu'ils sont également répartis.

6.5 Conception et entretien des installations

- Lors de la construction de nouveaux poulaillers ou de la rénovation de poulaillers ou de cours existants, on doit tenir compte de la manière dont les oiseaux sont déplacés en entrant et en sortant des poulaillers et des cages dans le but de faciliter un transfert sûr et sans cruauté des oiseaux entre les véhicules de transport (ex. : camion gros porteur) et les installations.
- Les voies d'accès et les cours doivent être entretenues de manière à assurer un accès facile, sans obstruction et sécuritaire aux véhicules de transport.

I. **BISONS (CNSAE, 2017)**

6.1 Prise de décision et préparatifs avant le transport

- Les exigences qui suivent sont fondées sur les exigences actuelles du Règlement sur la santé des animaux (51) :
- Les bisons inaptes ne doivent pas être transportés, sauf pour obtenir le diagnostic du vétérinaire ou pour un traitement conseillé par le vétérinaire (voir la liste des conditions à l'annexe G).
- Les animaux fragilisés ne peuvent être transportés qu'en prenant des dispositions spéciales (dans des compartiments individuels) et directement à leur destination finale (c.-à-d. qu'ils ne doivent pas passer par un marché aux enchères ni un parc de groupage). Voir la liste des conditions et des dispositions spéciales à l'annexe G.
- Les bisons doivent recevoir de la nourriture, de l'eau et du repos conformément à la réglementation en vigueur.
- Les bisons susceptibles de mettre bas pendant le voyage ou qui ont mis bas depuis moins de 48 heures ne doivent pas être transportés.
- L'équipement d'embarquement et de débarquement, les couloirs de contention, les rampes ou les moyens de transport doivent être sans danger pour réduire au minimum le risque de blessures.
- On doit avoir mis en place un plan d'intervention qui précise les mesures à prendre en cas de retards imprévisibles (ex., en raison de la météo ou de la traversée d'une frontière) ou d'autres circonstances pouvant causer des souffrances, des blessures ou des décès d'animaux (48).
- Il faut tenir compte des prévisions météorologiques lorsqu'on planifie le voyage afin d'éviter les conditions défavorables en chemin qui risquent de prolonger la durée du transport.
- Avant le départ, les animaux doivent être mis dans des enclos de manière à réduire la probabilité des combats (53).
- Toute la documentation requise doit être remplie avant l'embarquement pour éviter les retards inutiles une fois les animaux embarqués dans les camions, ainsi qu'aux postes d'inspection, aux frontières ou aux autres points de contrôle.
- Tout endroit qui reçoit des bisons doit disposer d'un personnel sachant manipuler des bisons et d'installations qui répondent aux besoins des animaux à leur arrivée.

6.2 Organisation du transport

- Tout transporteur doit respecter les exigences nationales et provinciales les plus récentes en matière de transport des animaux (49,50,51).
- Les mâles adultes (de plus de 4 ans) doivent être transportés dans des compartiments individuels.
- Les bisons doivent être isolés s'ils sont inconciliables de nature, en accordant une attention particulière à la saison de reproduction, à la provenance des animaux, au tempérament, au sexe, au poids, à l'âge, à la présence ou à l'absence de cornes et à l'état de santé (à l'exception des bisons femelles et de leurs veaux non sevrés).
- Les bisons doivent être transportés par du personnel compétent (compétence acquise par une formation sur le transport du bétail, par l'expérience ou par le mentorat) au moyen d'un équipement sûr et bien entretenu.
- On doit respecter le droit des transporteurs de refuser d'embarquer des bisons qu'ils jugent inaptes au transport. Le problème ayant motivé le refus doit être corrigé.
- Avant de charger un véhicule, une inspection de l'intérieur et de l'extérieur doit être effectuée pour vérifier si toutes les barrières internes fonctionnent correctement, si les portes et les loquets fonctionnent et sont solidement verrouillés, si le plancher de la remorque offre une prise de pied sûre et si les mesures correctives nécessaires à la sécurité lors du transport ont été prises.
- Avant d'embarquer des bisons, le producteur doit s'assurer qu'à la destination finale, on est conscient de l'heure d'arrivée prévue et qu'il y a un endroit convenable où les faire débarquer et les abreuver (55).

6.3 Embarquement et réception

- Toutes les exigences de la section Manipulation du présent code doivent être appliquées (voir la section 5).
- Il faut prévoir une prise de pied sûre pour empêcher les bisons de glisser et de tomber.
- Les bisons ne doivent pas être embarqués ou débarqués d'une façon susceptible de leur causer des blessures ou des souffrances.
- Les bisons doivent pouvoir se tenir debout dans une position de repos normale sans toucher le toit ou le pont supérieur du véhicule.
- Les bisons qui à leur arrivée sont incapables de se lever ou de marcher sans aide (animaux couchés/non ambulatoires) doivent faire l'objet d'un examen à destination pour déterminer leurs chances de guérison.
- Les bisons couchés ne doivent pas être traînés hors du véhicule pendant qu'ils sont conscients; ils doivent être euthanasiés sans cruauté dans le véhicule avant leur débarquement (voir la section 7 – Euthanasie à la ferme).
- Les nouveaux arrivants doivent avoir accès à des aliments et de l'eau, et leur consommation doit être étroitement surveillée. Les sources d'eau et de nourriture devraient être faciles à identifier, car beaucoup de nouveaux arrivants peuvent n'avoir connu que des aliments de sources naturelles (voir la section 2 – Aliments et eau).
- Quand on fait embarquer les bisons dans des remorques, les densités de chargement doivent être en phase avec les conditions météorologiques afin d'éviter la chaleur excessive.
- Les bisons doivent avoir suffisamment d'espace dans le véhicule pour maintenir leur équilibre et changer de position dans le compartiment.
- Il ne doit pas y avoir de jour entre le plancher de la rampe, les côtés de la rampe et le véhicule.
- La pente de la rampe ne doit pas être supérieure à 30 degrés (56).

m. VEAUX LOURDS (CNSAE, 2017)

7.1 Processus décisionnel avant le transport et aptitude au transport

- Avant le chargement, il faut estimer et évaluer individuellement l'aptitude au transport de chaque animal dans le contexte de chaque voyage (p. ex., conditions atmosphériques, durée totale prévue du voyage et arrêts intermédiaires, comme dans des marchés aux enchères).
- Les animaux inaptes ne doivent pas être transportés, sauf aux fins de traitement ou de diagnostic sur les conseils d'un vétérinaire. Voir l'annexe G – Arbre de décision pour le transport.
- Les animaux fragilisés, s'ils sont transportés, ne peuvent l'être qu'en prenant des dispositions spéciales, directement (sans passer par un marché d'animaux vivants ou un centre de rassemblement) vers l'endroit adapté le plus proche où ils peuvent recevoir des soins, ou être abattus ou euthanasiés rapidement. Voir l'annexe G – Arbre de décision pour le transport.
- Voir aussi les exigences de la section 2.2 – Évaluation de la santé des veaux à l'achat.

7.1.1 Préparation des animaux à transporter

- Le personnel doit connaître et respecter la réglementation fédérale et provinciale sur le transport.
- Les préparatifs à la ferme en vue du transport doivent tenir compte des exigences d'alimentation, d'abreuvement et de repos prévues dans la réglementation fédérale et provinciale.

7.1.2 Organisation du transport

- En consultation avec le transporteur et les autres parties concernées, faire des préparatifs qui évitent les retards.
- Les documents nécessaires doivent être remplis avant l'expédition pour éviter les retards aux postes d'inspection ou autres points de contrôle.

7.2 Chargement et déchargement à la ferme

- Les installations de chargement et de déchargement doivent permettre de manipuler les veaux en toute sécurité.
- Le personnel intervenant dans le chargement et le déchargement doit avoir la formation et les connaissances nécessaires des règlements provinciaux et fédéraux sur le mouvement et le transport des animaux et respecter ces règlements.
- Le personnel intervenant dans le chargement et le déchargement doit connaître le comportement des veaux et n'employer que des techniques de manipulation en douceur acquises par la formation, l'expérience ou un apprentissage supervisé.
- L'aiguillon électrique ne doit jamais être utilisé sur les veaux de moins de 3 mois.
- Chez les animaux de plus de 3 mois, l'aiguillon électrique ne doit pas être utilisé, sauf lorsque la sécurité des animaux ou des humains est en jeu et en dernier recours lorsque toutes les autres options sont épuisées et seulement lorsque les veaux ont une voie libre à suivre.
- Chez les animaux de plus de 3 mois, l'aiguillon électrique ne doit jamais être utilisé sur les zones sensibles (ventre, parties génitales, faciales ou anales), ni plusieurs fois sur le même animal.

n. **LAPINS (CNSAE, 2018)**

6.1 Évaluation de l'aptitude au transport

- Avant d'être chargés, les lapins doivent être évalués et jugés aptes au transport.
- Tout lapin inapte ne doit pas être transporté, sauf pour obtenir le diagnostic du vétérinaire ou pour un traitement conseillé par le vétérinaire (consulter la liste des conditions de l'annexe E – Ce lapin est-il apte au transport?).
- Les lapins jugés inaptes au transport doivent recevoir des soins ou des traitements appropriés en temps opportun ou être euthanasiés.
- Les lapins fragilisés, s'ils sont transportés, ne peuvent l'être qu'en prenant des dispositions spéciales, et directement à leur destination finale (sans passer par un encan, un centre de distribution ou un point de groupage) (consulter la liste des conditions de l'annexe E – Ce lapin est-il apte au transport?).

6.2 Organisation du transport

- Le personnel chargé du transport des lapins doit connaître et respecter la réglementation fédérale et provinciale sur le transport des animaux.
- En consultation avec les parties concernées (p. ex., le transporteur, le point de groupage, l'abattoir), il faut prendre toutes les mesures raisonnables pour que les lapins ne restent pas plus de 24 heures sans être nourris et abreuvés.

6.3 Nourriture et eau avant le chargement

- Les lapins doivent avoir accès à de l'eau jusqu'au début du chargement dans les cages de transport.

6.4 Chargement en vue du transport

- La conception, les matériaux et l'état de la cage de transport doivent réduire au minimum le risque de blessures aux lapins.
- Les conteneurs de transport doivent avoir des côtés, un fond et un couvercle suffisamment solides pour protéger les lapins durant le chargement et le transport. L'utilisation de toile de jute ou de tout type de sac est inacceptable.
- La durée pendant laquelle les lapins sont gardés à l'intérieur des cages de transport à la ferme doit être réduite au minimum.
- Toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les lapins ne se fassent pas mouiller durant le chargement par temps froid. Les lapins mouillés ne doivent pas être transportés par temps froid.
- Les cages de transport chargées de lapins doivent être vérifiées pour qu'aucune partie du lapin n'en sorte; les cages de transport doivent être gardées à l'horizontale et jamais lancées ni échappées.

- Les lapins transportés ne doivent pas être en contact direct avec les déjections accumulées, l'eau ou la neige.
- Charger les lapins dans des cages de transport propres.
- Voir aussi les exigences de la section 5.2 – Manipulation et déplacement des lapins à la ferme.

6.4.1 Densité de chargement

- Le nombre de lapins par cage de transport doit être déterminé avant le chargement, en tenant compte de la surface utile disponible, de la taille et du poids des sujets, des conditions ambiantes et du temps de transport.
- Les lapins doivent être chargés dans les cages de transport de telle façon qu'ils puissent tous reposer sur le plancher de la cage en même temps lorsqu'ils sont également répartis, tout en évitant les mouvements excessifs à l'intérieur de la cage.

6.5 Attente à la ferme

- Les lapins dans les installations d'attente doivent être protégés contre la pluie et les extrêmes de température, particulièrement contre le vent quand il fait froid et contre la lumière directe du soleil quand il fait chaud.
- Dans les installations d'attente, les cages de transport doivent être disposées de manière à assurer une bonne circulation de l'air pour les lapins compte tenu des conditions environnementales.

REMARQUE : Le Comité d'élaboration du Code de pratiques applicable aux bovins laitiers a déterminé que le champ d'application du Code devrait s'arrêter au point départ-ferme, afin d'éviter les recoupements et les disparités entre les codes de pratiques (sur le transport, les marchés publics, etc.). Toutefois, en Ontario, la section du code laitier de 1990 qui traite des marchés publics est mentionnée dans les normes de conformité à respecter pour obtenir le certificat exigé et délivré par l'OMAFRA pour exploiter un marché public. Les autres provinces ont des dispositions similaires en place. Étant donné que la suppression de cette section du nouveau code laitier laisserait un vide considérable jusqu'à l'adoption d'un code de pratiques applicable aux marchés publics d'animaux, la section 7 portant sur les parcs de rassemblement et de vente restera en vigueur jusqu'à la mise en place d'un tel code. Le Comité d'élaboration du Code de pratiques des animaux laitiers se prononce en faveur de l'élaboration en temps opportun d'un code de pratiques pour les parcs de rassemblement et de vente (marchés publics).

Section 7 - Parcs de rassemblement et de vente

7.1 Installations

- 7.1.1 Les parcs de rassemblement et de vente doivent être construits de façon à empêcher les bovins de glisser, de tomber ou de se blesser. Ces aires doivent être régulièrement nettoyées, désinfectées et approvisionnées en litière fraîche.
- 7.1.2 Les parcs de rassemblement et de vente doivent être bien entretenus et dépourvus de tout objet, comme les clous et les boulons en saillie ou bords coupants, qui pourraient blesser les bovins ou leur causer de l'inconfort.
- 7.1.3 Toutes les installations doivent être couvertes et bien aérées, et les bovins doivent être protégés contre les conditions météorologiques extrêmes. Tous les parcs de rassemblement doivent être équipés de dispositifs d'abreuvement.
- 7.1.4 On peut utiliser des enclos découverts pour garder les bovins en surplus; cependant, il faut veiller au bien-être des animaux qui y séjournent. Ces enclos ne peuvent être utilisés que pour de brèves périodes d'attente lorsque les conditions climatiques le permettent.
- 7.1.5 Il est nettement préférable d'installer des barrières pour empêcher les bovins de prendre la direction inverse.
- 7.1.6 Les planchers des enclos et des couloirs horizontaux et inclinés doivent être pavés, bien drainés, rainurés ou pourvus d'un revêtement antidérapant, et légèrement inclinés pour permettre une bonne prise. La pente du plancher de chaque enclos ne doit pas être inférieure à 2 % ni supérieure à 4 % (de 2 à 4 cm/m). Les grilles de drainage, si besoin est, doivent être placées sur le pourtour des enclos et des couloirs horizontaux et inclinés.

Les rampes ne doivent pas être inclinées de plus de 25 °.
- 7.1.7 Les couloirs, les rampes de chargement et de déchargement et l'entrée des véhicules de transport doivent être bien éclairés.

7.2 Bovins inaptes

- 7.2.1 Tout animal blessé, boiteux, malade, faible ou épuisé doit être identifié et inscrit comme étant « inapte ».
- 7.2.2 Il faut décharger les bovins inaptes de manière à ne pas leur causer de douleurs ni de souffrances inutiles.
- 7.2.3 Il faut placer tout bovin inapte dans son propre enclos séparé, veiller à son confort et, au besoin, le nourrir et le faire boire, le traiter le plus tôt possible ou l'abattre sans lui causer de souffrance.

7.3 Aires d'attente et manipulation des bovins

- 7.3.1 Les enclos doivent être assez grands pour que tous les bovins puissent s'y rendre en même temps.
- 7.3.2 Toutes les manipulations liées au déchargement, à la mise en enclos, à la garde et au déchargement des bovins doivent être effectuées de manière à éviter le plus possible les situations inconfortables et énervantes pour les animaux.
- 7.3.3 Il faut disposer d'enclos de dimensions variées afin d'avoir le moins possible à mêler des bovins de différents lots. L'installation de barrières réglables pour diviser les subdivisions d'enclos peut aider à réduire la fréquence de tels mélanges.
- 7.3.4 Les enclos doivent être conçus en vue de faciliter le placement à sens unique et posséder une entrée et une sortie distinctes.
- 7.3.5 Il faut éviter d'utiliser les aiguillons électriques, les bandes de toile et autres objets semblables. Il est interdit d'utiliser des aiguillons branchés directement sur un circuit de 120 volts.
- 7.3.6 Il ne faut pas appliquer d'aiguillons sur les régions génitales, anales ou faciales des bovins.
- 7.3.7 Il faut éviter de faire un usage excessif des étiquettes d'oreille. Les étiquettes de dos doivent servir pour l'identification à court terme ou temporaire.

7.4 Formation du personnel

- 7.4.1 L'ignorance de la loi n'est pas une excuse pour maltraiter le bétail. L'employeur est tenu de donner à son personnel une formation appropriée en ce qui concerne le traitement sans souffrance, l'utilisation du matériel et le soin des animaux.
- 7.4.2 L'employeur doit organiser des discussions de groupe avec son personnel pour l'informer de ses responsabilités et de ses obligations. Il doit présenter des diapositives et distribuer des brochures ou des bulletins sur ce sujet à ses employés.
- 7.4.3 Une connaissance générale du comportement animal aidera les employés à devenir plus tolérants et à mieux comprendre leurs fonctions.

Notes bibliographiques

1. **Serecon Inc.** *Domestic Livestock Movement Demographic Study: Final Report (Prepared for CFIA)*. Edmonton : s.n., 2015.
2. **Agriculture and Agri-Food Canada: Red Meat and Livestock Information.** *Livestock Exported to the United States - through ports of entry*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: USDA.; APHIS.
3. —. *Livestock Imported Annually from the United States - through ports of entry*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: Statistics Canada (Calculations done by AAFC-Animal Industry Division, Market Information Section).
4. —. *Number of Hogs Slaughtered in Federally Inspected Establishments in Canada*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA.
5. —. *Number of Hogs Slaughtered in Provincially Inspected Establishments in Canada*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA and Provincial Governments.
6. **Agriculture and Agri-Food Canada: Poultry and Egg Market Information.** *Hatchery Review: Eggs Set and Chicks Hatched - Placement of Egg Production Chicks*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
7. —. *Hatchery Review: Eggs Set and Chicks Hatched - Placement of Broiler and Roaster Production Chicks*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information Section. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
8. —. *Hatchery Review: Interprovincial Movements of Chicks for Broiler Production*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
9. —. *Hatchery Review: Interprovincial Movements of Pullet Chicks for Egg Production-Female*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
10. —. *Hatchery Review: Eggs Set and Poults Hatched - Placement of Broiler Poults*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
11. —. *Hatchery Review: Eggs Set and Poults Hatched - Placement of Heavy Weight Poults*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
12. —. *Hatchery Review: Interprovincial Movements of Turkey Poults for Broiler Weights*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
13. —. *Hatchery Review: Interprovincial Movements of Turkey Poults for Heavy Weights*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA, ISQ, CHEP (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
14. —. *Poultry Slaughter Report - Mature Chicken*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).

15. —. *Poultry Production Report: Chicken*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
16. —. *Poultry Slaughter Report: Chicken Slaughtered in Registered Stations*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Sources: CFIA (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
17. —. *Monthly Poultry Slaughter Report - Turkey*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
18. —. *Poultry Production Report: Turkey*. Ottawa : Government of Canada, 2015. Agriculture Market Information System. AAFC Source: CFIA (as compiled by AAFC, AID, Poultry Section).
19. **CPCS**. *The Truck Driver Supply and Demand Gap: Final Report*. Ottawa : CPCS, 2016. Prepared for the: Canadian Trucking Alliance. COCS Ref: 15356.
20. **Department of Transport**. Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations (Electronic Logging Devices and Other Amendments). *Canada Gazette*. Part I, 16 December 2017, Vol. 151, 50. Motor Vehicle Transport Act.
21. **Newcom Media Inc.** Canada to require ELDs by 2020. *Truck News*. [En ligne] Newcom Media Inc., 18 December 2017. [Citation : 7 March 2019.] <https://www.trucknews.com/regulations/canada-require-elds-2020/1003082366/>.
22. **Canadian Strategic Highway Research Program**. *Seasonal Load Restrictions in Canada and Around the World*. Ottawa : s.n., 2000. Technical Brief. ISBN 1-55187-059-2.
23. **Newcom Media Inc.** National truck driver training standard promised by 2020. *TruckNews.com*. [En ligne] Newcom Media Inc., 21 January 2019. [Citation : 5 March 2019.] <https://www.trucknews.com/transportation/national-truck-driver-training-standard-promised-by-2020/1003089533/>.
24. **Manitoba Government**. Province announces Mandatory Entry-Level Training for Commercial Truck Drivers. *News Release - Manitoba*. [En ligne] 26 March 2019. [Citation : 27 March 2019.] <https://news.gov.mb.ca/news/index.html?item=45148&posted=2019-03-26>.
25. **Government of Alberta**. Mandatory Entry-Level Training for Class 1 and 2 driver's licences. *Alberta.ca*. [En ligne] 2019. [Citation : 7 March 2019.] <https://www.alberta.ca/mandatory-entry-level-training-for-class-1-and-2-drivers-licences.aspx>.
26. **Government Publishing Office [US]**. PART 395—Hours of Service for Drivers. *Electronic Code of Federal Regulations*. [En ligne] 15 February 2019. [Citation : 7 March 2019.] https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=1&ty=HTML&h=L&mc=true&=PART&n=pt49.5.395#se49.5.395_11. Title 49: Transp[ortation].
27. —. Part 390 - Federal Motor Carrier Safety Regulations; General. *Electronic Code of Federal Regulations*. [En ligne] 23 May 2019. [Citation : 27 May 2019.] <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=1&ty=HTML&h=L&mc=true&=PART&n=pt49.5.390>. Title 49: Transportation.
28. **United States Department of Transportation**. Regulatory Guidance: Transportation of Agricultural Commodities including Livestock. *Federal Motor Carrier Safety Administration*. [En ligne] [Citation : 7 March 2019.] <https://www.fmcsa.dot.gov/hours-service/elds/regulatory-guidance-transportation-agricultural-commodities-including-livestock>.
29. **Ouckama, Rachel M. et Torrey, Stephanie**. *Cold Weather Improvements Utilizing the Maple Lodge Dolly Transport System*.

30. **Canadian Food Inspection Agency.** Regulations Amending the Health of Animals Regulations: Regulatory Impact Analysis Statment. *Canada Gazette*. Part II, 20 February 2019, Vol. 153, 4. Health of Animals Act.
31. **Canadian Food Inspection Agency.** Regulations Amending the Health of Animals Regulations: Regulatory Impact Analysis Statement. *Canada Gazette*. Part I, 3 December 2016, Vol. 150, 49. Health of Animals Act.
32. —. Health of Animals Regulation Part XII: Transportation of Animals - Regulatory Amendment -- Interpretive Guidance for Regulated Parties. *Interpretive Guidance*. [En ligne] 20 February 2019. [Citation : 7 March 2019.] <http://www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/humane-transport/interpretive-guidance/eng/1480700699158/1480700769747?chap=0#s3c2>.
33. —. Regulations Amending the Health of Animals Regulations. *Canada Gazette*. Part I, 3 December 2016, Vol. 150, 49. Health of Animals Act.
34. —. Guidelines for the humane care and handling of food animals at slaughter. *Food-specific requirements and guidance*. [En ligne] 9 January 2019. [Citation : 29 March 2019.] <http://inspection.gc.ca/food/food-specific-requirements-and-guidance/meat-products-and-food-animals/guidelines-humane-care-and-handling/eng/1525374637729/1525374638088>.
35. —. Guidelines for animal welfare Preventive Control Plans and self-audits for the slaughter of food animals. *Food-specific requirements and guidance*. [En ligne] 13 June 2018. [Citation : 29 March 2019.] <http://inspection.gc.ca/food/food-specific-requirements-and-guidance/meat-products-and-food-animals/guidelines-animal-welfare/eng/1523882301730/1523882392898>.
36. —. Food animal information document for poultry. *Food-specific requirements and guidance*. [En ligne] 31 October 2018. [Citation : 29 March 2019.] <http://www.inspection.gc.ca/food/food-specific-requirements-and-guidance/meat-products-and-food-animals/food-animal-information-document-for-poultry/eng/1538684840526/1538684840786>.
37. —. Food-specific requirements and guidance – Meat products and food animals. *food-specific requirements and guidance*. [En ligne] 29 March 2019. [Citation : 1 April 2019.] <http://www.inspection.gc.ca/food/food-specific-requirements-and-guidance/meat-products-and-food-animals/eng/1523875902268/1523875902549>.
38. —. Amendments to Regulations amending the Health of Animals Regulations, Part XV (Livestock identification and traceability). *2018-2020 (Mid-year Update): Forward Regulatory Plan*. [En ligne] 10 October 2018. [Citation : 25 March 2019.] <http://www.inspection.gc.ca/about-the-cfia/acts-and-regulations/forward-regulatory-plan/2018-2020-mid-year-update-/health-of-animals-livestock-identification-and-tra/eng/1489708505052/1489708505811>.
39. **Duckworth, Barbara.** Livestock traceability changes delayed. *The Western Producer*. [En ligne] Western Producer Publications Limited Partnership, 23 August 2018. [Citation : 25 March 2019.] <https://www.producer.com/2018/08/livestock-traceability-changes-delayed/>.
40. —. CFIA wants traceability gaps filled with better info on livestock movement. *The Western Producer*. 30 March 2017, Vol. 95, 13, p. 33.
41. **Menzies, James.** USDA clarifies 28-hour law for livestock transporers. *Truck News*. 1 November 2006.
42. **Canadian Food Inspection Agency.** National Biosecurity Standard for Livestock, Poultry and Deadstock Transportation. *National Biosecurity Standards and Biosecurity Principles*. [En ligne] 2018. [Citation : 10 April 2019.] <http://www.inspection.gc.ca/animals/terrestrial-animals/biosecurity/standards-and-principles/eng/1344707905203/1344707981478>. CFIA P0968E-18; A104-146/2018E-PDF; 978-0-660-27215-3.
43. **Canadian Meat Council.** *Fact Sheet on Animal Welfare and Transportation*. Ottawa : s.n., No Date. Fact Sheet.

44. **Pork Checkoff.** *Transport Quality Assurance - Version 6 Handbook*. 6th. s.l. : National Pork Board/Pork Checkoff.
45. **National Farm Animal Care Council.** *Code of Practice for the Care and Handling of Hatching Eggs, Breeders, Chickens, and Turkeys*. Lacombe : s.n., 2016. ISBN 978-0-9936189-6-3.
46. **International Air Transport Association.** About Us. *International Air Transport Association*. [En ligne] [Citation : 2 May 2017.] <http://www.iata.org/about/pages/index.aspx>.
47. **Poultry Service Association; Farm & Food Care Ontario; Canadian Poultry and Egg Processors Council.** *Poultry Handling and Transportation Manual*. Elmira : s.n., 2017.
48. **Canadian Food Inspection Agency.** Safe Food for Canadians Regulations: Glossary of key terms. *Toolkit for businesses*. [En ligne] 12 January 2019. [Citation : 29 March 2019.] <http://inspection.gc.ca/food/toolkit-for-businesses/glossary-of-key-terms/eng/1430250286859/1430250287405#listr>.